

Stav procesu přezbrojení AČR automobilem terénním středním

Článek pojednává o přezbrojení Armády České republiky automobily terénními středními v letech 2008 a 2009. Představuje již dříve zavedený automobil terénní střední značky Praga V3S a nově zavedený automobil terénní střední značky TATRA 810. Stručně porovnává oba tyto automobily a sumarizuje důležité milníky v procesu přezbrojení na vozidlo TATRA 810. Pro dokreslení stavu analyzuje proces postupného vyřazování vozidla Praga V3S z rezortu Ministerstva obrany České republiky.

pplk. Ing. Petr Marek, Institut doktrín Vyškov

Automobily terénní střední (dále jen ATS) jsou i po provedených restrikcích v předchozích letech nejrozšířenější kategorií pozemní vojenské techniky v rezortu Ministerstva obrany České republiky (dále jen MO ČR).

Charakteristickým zástupcem ATS byla do minulých let Praga vojenský třítunový speciál (dále jen PV3S). Vozidlo PV3S nebylo jediným ATS zavedeným do Armády České republiky (dále jen AČR), ale bylo nejpočetněji zastoupeným vozidlem v různých modifikacích jeho účelové nástavby. Do kategorie ATS také patřila vozidla vyráběná v bývalém Sovětském svazu (např. ZIL, GAZ, KRAZ) a další vozidla vyráběná v tuzemsku (např. Tatra, Škoda).

Přezbrojení (nahrazování) ATS tuzemské i zahraniční výroby, které byly technicky, technologicky, morálně i fyzicky zastaralé, se stalo pro rezort MO ČR nutností. Lze konstatovat, že šlo o jeden z klíčových problémů tzv. přezbrojení v předchozích 10 letech. Celý proces přezbrojení vycházel z koncepce¹ přijaté vládou ČR.

Článek pojednává o nahrazeném typu vozidla PV3S (ne však 100% nahrazení v případě speciálních nástaveb na podvozku vozidla PV3S) a nově zavedeném vozidle TATRA 810 v modifikaci valník (dále jen T 810). Stručně shrnuje základní parametry a rozdíly mezi oběma vozidly. Objašňuje chronologii zakázky na přezbrojení ATS a analyzuje proces postupného vyřazování vozidel PV3S z užívání vojenských útvarů (vojenských zařízení) AČR.

Minulost a současnost automobilů terénních středních v Armádě České republiky

Příčiny realizace přezbrojení ATS byly obecně uvedeny v úvodu článku. Hlavním cílem obměny vozidel PV3S za vozidla T 810 bylo zvýšit schopnosti AČR k plnění úkolů prevence a reakce na krizové situace v národním a aliančním rozsahu. Hlavní cíl lze rozložit do několika druhotných cílů, mezi které náleží:

- zvýšení akceschopnosti AČR, její mobility a operačních schopností při řešení krizových situací na území ČR;
- zabezpečení vojenské přípravy a výcviku (zejména při přepravě osob a majetku);
- efektivnější zajištění logistické podpory, průzkumu, velení a řízení v mírovém životě vojsk a při plnění úkolů AČR v souladu s právním předpisem²;
- zvýšení schopností 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).

Základním (obecným) požadavkem na nový typ ATS bylo, že musí svou konstrukcí a užitnými parametry odpovídat specifickým potřebám ozbrojených sil, současným vývojovým trendům, platné legislativě a dalším požadavkům rezortu MO, a to s perspektivou na minimálně 20 let.

¹ Koncepce výstavby profesionální Armády České republiky a mobilizace ozbrojených sil České republiky, přepracovaná na změněný zdrojový rámec, přijatá usnesením vlády České republiky č. 1154 z 12. 11. 2003

² Zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů, z 14. 9. 1999

Vozidlo Praga vojenský třítunový speciál

Prvotní impuls na výrobu vozidla Praga V3S je datován do roku 1951, kdy vojenská správa zadala požadavek na zkonstruování lehkého terénního nákladního automobilu. Projekt byl přísně tajný a výsledná dokumentace konstruktérů³ musela být odevzdána do čtyř měsíců od zadání. Už v roce 1952 byly vyrobeny první tři prototypy vozidla v pražském závodu ve Vysočanech a o rok později se rozběhla sériová výroba těchto „nezničitelných“ automobilů⁴. V roce 1961 byla výroba přesunuta do závodu národní podnik Avia v Letňanech a později (v osmdesátých letech) do Bratislavy, kde byla roku 1987 ukončena. V devadesátých letech byla snaha ve výrobě pokračovat (používal se jen osvědčený podvozek a převodovka, motor a ostatní komponenty byly použity z Avie), ale toto řešení se stalo nekonkurenčním v porovnání s nabízenými ATS na trhu.

Svou konstrukcí patřila Praga V3S k nejlepším terénním nákladním vozidlům své doby. Je určena pro přepravu nákladů a osob po komunikacích i v těžkém terénu za velmi ztížených klimatických podmínek. Díky originální konstrukci nápravových převodovek (nápravy jsou umístěny vysoko nad osou otáčení kol) má velkou světlost podvozku i při relativně malém průměru kol. Tato konstrukce na jedné straně zajišťuje dobrou průchodnost terénem, ale na druhou stranu omezuje maximální rychlost na 60 kilometrů za hodinu.

Základním typem konstrukční řady je automobil typu V3S valník. Další varianty jsou zvedací čelo, hydraulická ruka, skříň. Zlepšením dynamických vlastností, především zvýšením výkonu motoru a vhodnější konstrukcí převodového ústrojí, byl vyvinut typ PV3S-M1. Další modernizací tohoto automobilu vznikl typ PV3S-M2, u něhož byla zvýšena schopnost překonávat vodní překážky broděním, aktivní i pasivní bezpečnost jízdy, možnost dočasného provozu na náhradní paliva a rovněž byl zvýšen jízdní dosah vozidla.

Obecně lze technické parametry PV3S shrnout do několika málo odstavců.

Motor⁵ je řadový, vzduchem chlazený šestiválec Tatra 912-1 o objemu 7 412 cm³ s přímým vstřikem paliva a ventilovým rozvodem OHV. Výkon motoru je 98 koní při 2 000 otáčkách za minutu. Výkon motoru je přes převodovku předáván na nápravy prostřednictvím čtyř kardanů. Spojka je jednokotoučová suchá s mechanickým ovládáním.

Obdélníkový rám je nýtovaný z ocelových nosníků tvaru „U“. Pérování na přední a zadní části vozu je listové, s podélnými půleliptickými péry (u zadní nápravy jsou péra prohnuta nahoru) a tlumení výkyvů je u přední nápravy zabezpečeno pákovými tlumiči pérování a u zadní nápravy zkrutnými tyčemi. Řízení je šnekové se šroubem a je umístěno v převodce řízení na rámu.

Všechna kola PV3S jsou vybavena kolovými redukcemi, obě zadní nápravy mají uzávěrky diferenciálů, přední náprava nemá uzávěrku, ale má přední náhon. Při zařazené redukci a 1. převodovém stupni je stoupavost až 75 % (bez vleku). Tuhé výkyvné zadní nápravy umožňovaly překonávání terénních nerovností, aniž by vozidlo ztratilo stabilitu. Deset šípových kol (vzadu jsou čtyři dvoumontáže, vpředu dvě jednoduché montáže) zamezovalo boření vozidla do měkké půdy. Z tohoto důvodu nemá PV3S žádný problém na lesních a polních cestách. Některé verze PV3S mají pod korbou umístěný naviják.

Vůz disponuje hlavní a přídatnou převodovkou. V hlavní převodovce jsou k dispozici čtyři stupně pro jízdu vpřed, jeden stupeň pro jízdu vzad. Přídatná převodovka je dvoustupňová (silniční převod a redukovaný převod pro terén). Převodovka není synchronizována. Vedle sedačky řidiče se zapíná terénní redukce, přední náhon a naviják. Uzávěrky jsou ovládány mechanicky táhlem.

Praga V3S má brzdy provozní (vzduchotlakové, jednookruhové⁶) a brzdou parkovací, nezávislou na provozní (prostřednictvím vlastního bubnu naklínovaného na hřídeli převodovky pro jednu zadní nápravu).

Elektrosoustava u vozidla má napětí 12 V, pouze spouštěč je přes bateriový spínač připojen na 24 V. Zdrojem energie je dynamo.

³ Hlavními konstruktéry byli Ing. Lanc ze závodu Praga a Ing. Korbel z Ústavu pro vývoj motorových vozidel

⁴ Mimo výroby vozidel PV3S je v roce 1956 vyprojektována a od roku 1957 vyráběna silniční verze Pragy S5T (Praga silniční 5 tun), která byla obdobně jako PV3S v dalších letech modernizována a modifikována

⁵ Motor je poměrně hlučný, ale spolehlivě funguje i v extrémních tepelných podmínkách (s výjimkou obtížných startů za nízkých teplot, motor v době výroby vozidla neobsahoval dekompresor a žhavicí svíčky). Pro usnadnění spouštění v zimních podmínkách se vozidla vybavovala nastřikovacím zařízením JIKOV 132 pro vstřikování snadno zápalné směsi (éter) do sacího potrubí

⁶ Modernizované verze PV3S M2 až M6 mají dvouokruhovou brzdovou soustavu

Spotřeba vozidla je 30 litrů nafty na 100 km (za optimálních podmínek), palivová nádrž má objem 120 litrů. Brodivost PV3S je 80 cm. Vozidlo je vybaveno dvěma akumulátory (12 V, 125 Ah), novější verze byly vybaveny zásuvkou pro pomocné napájení spouštěče. Vozidlo není vybaveno servořízením. Užitečná hmotnost PV3S je 5 tun na zpevněném povrchu a 3 tuny v terénu nebo 25 osob (vojáků). Některé PV3S mají vyklápěcí čelní okna (starší série), která sloužila při jízdě v husté mlze, a střešní poklop (nad místem spolujezdce).

Praga V3S byla během roků výroby modernizována⁷ a modifikována podle potřeb armády do různých účelových provedení nástavby⁸, včetně opancérování (samohybný 30mm protiletadlový dvoukanon vzor 53/59).

Vozidlo Tatra 810

Tatra 810 je technicky značně odlišná od ostatních kopřivnických vozidel a nenavazuje na žádného jiného „tatrovác-kého“ předchůdce. Nemá vzduchem chlazený motor, nápravy ani jiné charakteristické prvky. Kde se tedy model T 810 vzal? Roku 1994 vzniká firma ROSS (Roudnické strojírný a slévárny), spřažená s francouzskou automobilkou Renault (divize Renault Trucks). Firma se zaměřuje na výrobu lehkých nákladních vozů a okolo roku 1995 vznikají plány na obnovu vozového parku AČR právě vozy ROSS. Roku 1996 jedná ROSS s vládou ČR o uzavření kontraktu na ATS. Konkrétně se jedná o model R210.12 6×6 VV s motorem Renault. Tato vozidla měla nahradit zastaralé Pragy V3S. V roce 1997 proběhly vojenské zkoušky, vůz byl schválen pro provoz na pozemních komunikacích a armádě byla předána první vozidla z dodávky vozů, která měla probíhat až do roku 2003. Na majetek firmy ROSS je ale 1. února 1999 vyhlášen konkurs a AČR bylo dodáno pouze 15 kusů vozidel.

V roce 2002 se opětovně uvažuje o projektu obměny ATS a v rámci kapitoly rezortu MO ČR jsou alokovány finanční zdroje. Ve stejném roce společnost Tatra, a. s., kupuje projekt R210 (výrobní dokumentaci a závazky na výrobu ATS pro AČR). Celý projekt dostal velkých změn, neboť vozidlo v roce 2002 již nesplňovalo stanovené homologace⁹, bylo žádoucí specifikovat záruky a také se již nevyráběly některé komponenty vozidla.

Vozidlo T 810 lze stručně charakterizovat následovně.

Automobil nákladní terénní střední TATRA 810 v provedení 6×6 je terénní vozidlo s vysokou průjezdností obtížným terénem. Je způsobilé pro jízdu po komunikacích, polních a lesních cestách, pro překonávání vodních překážek broděním a k překonávání těžkého členitého terénu a prostorů s nízkou únosností terénu (s využitím centrálního huštění pneumatik). Je určen k přepravě volně loženého i upevněného kusového materiálu nebo sypkého materiálu a pro přepravu osob na valníkové plošině.

Automobil T 810 umožňuje montáž prvků doplňkového pancéřování, vložení radiostanice, polohového družicového systému, chemických a radiačních průkazníkových a měřicích přístrojů. Je uzpůsoben pro provedení dekontaminace všemi zavedenými dekontaminačními prostředky (látkami) a s využitím ochranného rámu je schopen překonávat lehké nevýbušné zátarasy. Vzhledem k hermetizaci kabiny řidiče je schopen nasazení na likvidaci průmyslových havárií a katastrof (následků živelních pohrom). S využitím prostředků aktivní ochrany vozidla umožňuje vedení palby lafetovou zbraní z kabiny řidiče vozidla. Umožňuje užití filtroventilačního zařízení vozidla a zavedených prostředků individuální ochrany jednotlivce. Z hlediska elektronického maskování splňuje podmínky elektromagnetické kompatibility (vyznačuje se zvýšenou elektromagnetickou odolností). Je uzpůsoben pro nakládání a přepravu po železnici, pro nakládání a přepravu vzdušnými transportními prostředky a pro námořní přepravu.

Do rezortu MO ČR jsou zavedeny modifikace T 810 uvedené v tabulce číslo 1.

Tabulka 1 Přehled pojmenování modifikací vozidla T 810 včetně zkratk

Pojmenování modifikace	Zkratka modifikace
Automobil nákladní terénní střední, valník	T 810-V
Automobil nákladní terénní střední, valník s plně pancéřovanou kabinou	T 810-V-P
Automobil nákladní terénní střední, valník se zdvojeným ovládáním	T 810-DO

⁷ Modernizované verze PV3S byly označeny kódem M1 až M6

⁸ Mezi základní účelové nástavby náleží valník, dílna, štábní pracoviště, radiopracoviště, jeřáb, polní kuchyně, cisterna a mnoho dalších

⁹ Především se jednalo o splnění normy ISO

Pojmenování modifikace	Zkratka modifikace
Automobil speciální terénní střední, kontejnerový přepravník	T 810-KP
Automobil speciální terénní střední, valník se zvedacím zadním čelem	T 810-ZČ
Automobil speciální terénní střední, natahovací zařízení	T 810-NaZ
Automobil speciální terénní střední, skříňový	T 810-SK

Obecně lze technické parametry T 810 shrnout do několika málo odstavců.

Automobil T 810 je poháněn řadovým šestiválcovým kapalinou chlazeným přeplňovaným motorem a jednodílnou spojku hydraulicky ovládanou se vzduchovým posilovačem. Je vybaven manuální synchronizovanou šestistupňovou převodovkou a dvoustupňovou přídatnou převodovkou (rozděluje moment mezi přední nápravu a zadní dvojici náprav). Pohon je dále přenášen k nápravám kloubovými hřídeli s mezinápravovým a nápravovými diferenciály a kolovými redukcemi. Kola jsou jednoduchá (jednomontáž) s možností dofukování za jízdy.

Podvozek vozidla tvoří žebřinový rám, tuhé portálové nápravy odpérované vpředu vinutými pružinami s kapalinovými tlumiči a torzním stabilizátorem a vzadu vahadlově zavěšenými listovými pružinami. Vozidlo má kapalinové řízení s hydraulickým posilovačem a vzduchové přetlakové brzdy. Je vybaveno čtyřmi druhy brzdových systémů (provozní, nouzový, parkovací, odlehčovací).

Závěsné a tažné zařízení T 810 umožňuje tažení (odsun) vleků (vozidel) prostřednictvím spojovacích prvků umístěných vpředu a vzadu na vozidle.

Kabina řidiče je sklopná, podlaha je z odolné proti účinkům střepin, vytápěná závislým a nezávislým topením. Střešní průlez kabiny je kruhového tvaru s lafetací pro kulomet. Vlastní výbava je standardní (čalounění, bezpečnostní pásy, zařízení pro komunikaci s plošinou, osvětlení, držáky na zbraně atd.), počet míst v kabině je 1 + 2.

Valníková plošina umožňuje přepravu 16 sedících osob s výbavou a výstrojí, lavice jsou sklopné. Podlaha má protiskluzovou úpravu a umožňuje pomocí ok v podlaze fixaci vezeného nákladu upínacími popruhy. Plošinu lze zaplachtovat pomocí plachty, oblouků a tyčí. Zaplachtovanou plošinu lze zaplombovat a vytápět nezávislým naftovým topením.

Elektrosoustava T 810 má napětí 24 V, vozidlo je vybaveno dvěma akumulátorovými bateriemi 170 Ah. Zdrojem energie je alternátor.

Naviják T 810 je ovládán z kabiny řidiče a vývod lana je možný dopředu a dozadu vozidla a na plošinu valníku.

Pro zajištění životního cyklu je smluvně s výrobcem sjednána další výroba vozidel, záruční a pozáruční servis, prostředky učebně-výcvikové základny (trenažéry, modely, učebnice apod.), prostředky logistické podpory (příručky, technologické postupy, specifické dílenské zařízení a vybavení), náhradní díly a příprava specialistů AČR po celou dobu životního cyklu.

Běžnou údržbu a opravy do stupně střední oprava zajistí AČR na základě dodávek náhradních dílů a logistické podpory od výrobce, poskytované po celou dobu životního cyklu. Výrobce zároveň poskytuje nezbytnou dokumentaci a součinnost se stanoveným vojenským opravárenským podnikem.

Obecné srovnání automobilů terénních středních

Přesto, že jsou vozidla PV3S a T 810 technologicky nesrovnatelná, lze základní parametry obou vozidel podrobit komparaci a prezentovat v tabulce číslo 2.

Tabulka 2 Přehled parametrů ATS Praga V3S a T 810

Parametr	Vozidlo	
	Praga V3S	Tatra T 810
délka vozidla (mm)	6 910	7 490
šířka vozidla (mm)	2 300	2 550
výška vozidla (mm)	2 970	3 320
světla výška (mm)	400	460
délka korby (mm)	4 010	4 660

Parametr	Vozidlo	
	Praga V3S	Tatra T 810
šířka korby (mm)	2 100	2 470
pohotovostní hmotnost (kg)	5 550	7 300
užitečná hmotnost (kg)	5 510	5 700
celková hmotnost (kg)	11 600	13 000
rozvor (mm)	3 580 + 1 120	3 150 + 1 200
nájezdový úhel – vpředu/vzadu (stupně)	72/32	37/38
spotřeba paliva na 100 km (litry)	32	28,5
objem nádrže + kanystry (litry)	120 + 80	320
dojezd (km)	600	800
maximální rychlost (km/h)	60 (v. M2 75)	106
hloubka brodu (mm)	800	1 200
typ motoru	Tatra 912	Renault Dxi7
počet válců	6 v řadě	6 v řadě
objem motoru (cm ³)	7 412	6 177
maximální výkon (kW)	70	177
napětí v síti (Volty)	12	24

Pokud bychom měli velmi obecně srovnat obě vozidla, pak lze stručně konstatovat následující. Třínápravové nákladní vozidlo T 810 je celkově větší než jeho předchůdce Praga V3S a má větší valníkovou plošinu o 3,5 m³ (12 m³ oproti 8,5 m³). Vozidlo T 810 může dosáhnout až dvojnásobné rychlosti (max. 106 km/h) a jeho dojezdová vzdálenost je delší o 200 km ve srovnání s PV3S, protože do nádrže T 810 se vejde téměř třikrát více paliva (nafty) a vozidlo má nižší spotřebu. Vozidla se liší i užžitnou hmotností, PV3S je v terénu určena pro přepravu nákladu do tří tun a T 810 do 5 tun. Řidič v kabině T 810 má větší pohodlí díky nezávislému topení, klimatizaci a odpružené anatomické sedačce. Prostřednictvím světlé výšky a dodatečné montáži různých pancéřových prvků poskytuje vozidlo T 810 vyšší ochranu osob proti útokům konvenčních zbraní (včetně protipěchotních min). Přínosem proti zbraním hromadného ničení je u vozidla T 810 filtroventilační zařízení, povrchová úprava vozidla pro snadné odmoření a pro ochranu proti prostředkům elektromagnetického průzkumu.

Chronologie událostí při přezbrojení Armády České republiky automobilem Tatra T 810

Pokud má být stručně a jasné objasněna geneze nabytí (nákupu) vozidel TATRA T 810, je zásadním milníkem v chronologii událostí 13. listopad roku 2002, kdy byla vládou schválena Koncepce výstavby profesionální AČR a mobilizace ozbrojených sil ČR přepracované na změněný zdrojový rámec. Tímto byl vytvořen právní rámec pro plánování budoucí investiční aktivity¹⁰ na nabytí ATS (dále jen projektu) a alokaci finančních zdrojů z rozpočtové kapitoly rezortu MO ČR na léta 2005 až 2008.

V roce 2003 byly zpracovány prvotní výstupy k realizaci projektu, mezi které patřila uživatelská studie, marketingová analýza, takticko-technické požadavky a zadávací podmínky pro obchodní veřejnou soutěž. Na kolegiu MO byly v září 2003 přehodnoceny a upřesněny cílové stavy (počty) vozidel T 810 valník, které byly mimo jiné (další techniky určené k přezbrojení) legislativně zaneseny v přepracované koncepci¹¹. V tomto roce byla na základě uživatelského průzkumu vymezena dvě klíčová koncepční řešení – základní a speciální.

¹⁰ Střednědobý plán rozvoje a činnosti rezortu MO ČR v roce 2002

¹¹ Koncepce výstavby profesionální Armády České republiky a mobilizace ozbrojených sil České republiky, přepracovaná na změněný zdrojový rámec, přijatá usnesením vlády České republiky č. 1154 z 12. 11. 2003

Základní koncepční řešení pojednávalo o dvou verzích vozidla T 810:

- první modifikace vozidla – „valník“, předurčený pro přepravu osob, nákladu, bojové jednotky apod.;
- druhá modifikace vozidla – „podvozek pro účelové nástavby“, předurčený pro speciální užití specialisty logistiky, chemických, ženijních, spojovacích, průzkumných, zdravotnických a jiných odborností.

Speciální koncepční řešení pojednávalo o modifikovanějším a účelovějším řešení vozidla se zachováním principu unifikace a multiochrany osob na vozidle. Vyznačovalo se požadavky na:

- modifikaci nástavby pro speciální systémy (zbraňové, průzkumné, chemické, logistické apod.) se zachováním balistické ochrany, centrálního huštění pneumatik, taktické pneumatiky a jiné zvláštnosti;
- strojový spodek vozidla pro dosažení maximální vzájemné unifikace;
- účelovost využití vozidla podle potřeb bojových jednotek se zaměřením na stupeň četa, rota a prapor.

V roce 2004 byly zahájeny práce na zpracování řídicí dokumentace programu reprodukce majetku. V únoru roku 2004 kolegium MO přehodnotilo cílové počty ATS (z 875 kusů na 552 kusů vozidel v provedení valník) a uložilo zpracovat materiál pro vládu ve věci nabytí ATS do rezortu MO ČR. V témže roce byl schválen Střednědobý plán činnosti a rozvoje rezortu Ministerstva obrany na roky 2005–2010, ve kterém byl investiční projekt nabytí ATS zanesen. Do května 2004 byla vedena jednání s různými potenciálními dodavateli ATS a zvažovaly se dvě právní možnosti nabytí ATS – mimo režim zákona¹² nebo v souladu se zákonem¹³. Dne 5. května 2004 vláda ČR svým usnesením¹⁴ vzala na vědomí navrženou možnost nabytí ATS a schválila uzavřít kupní smlouvu na dodávku ATS mezi rezortem MO a firmou TATRA, a. s., Kopřivnice. V další části roku byly rezortem MO ČR zpracovány dokumenty programového financování¹⁵ (stanovené zákonem a autorizované Ministerstvem financí ČR).

Převážná část roku 2005 byla věnována na dopracování a schválení dokumentace k Programu reprodukce majetku č. 207 610¹⁵ (dále jen PG 207 610). V měsíci září vláda projednala a schválila prostřednictvím svého usnesení¹⁶ navržený způsob nabytí majetku¹² a výhradního dodavatele¹⁷ ATS do rezortu MO ČR. Následně pak náčelník Generálního štábu AČR (dále jen NGŠ AČR) nařídil zpracovat takticko-technické požadavky a zadávací podmínky pro zadávací řízení ve věci modifikace ATS. Zbývající část roku 2005 byla věnována jednání s Evropskou komisí¹⁸ v součinnosti s Ministerstvem pro místní rozvoj, s cílem vyřešit případy možného porušení povinností při zadání zakázky české společnosti. Další úsilí bylo věnováno na dopracování doplňku PG 207 610.

Počátkem roku 2006 vyjádřilo Ministerstvo financí ČR (dále jen MF ČR) souhlas s návrhem úpravy parametrů dokumentace PG 207 610 a následně vláda ČR svým usnesením¹⁹ schválila výši účasti státního rozpočtu a parametrů PG 207 610. Zbývající část roku byla převážně věnována obchodním jednáním a cenovému auditu, ze kterého vyplynul požadavek na navýšení výdaje kapitoly MO. Také se vedla schvalovací jednání na úrovni NGŠ AČR a ministra obrany (kolegia MO). Na základě schváleného rozhodnutí MF ČR ve věci účasti státního rozpočtu na PG 207 610 byla koncem roku 2006 podepsána ministrem obrany Smlouva na dodávky automobilů terénních středních včetně učebně-výcvikové základny a prostředků logistické podpory se společností TATRA, a. s., Kopřivnice.

¹² Mimo režim zákona č. 40/2004 Sb., podle § 4 odst. 1 písm. b), jako válečný materiál (přímé zadání zakázky)

¹³ Veřejná zakázka podle zákona č. 40/2004 Sb

¹⁴ Usnesení vlády č. 444/2004 z 5. května 2004, ve věci nákupu ATS mimo režim zákona, v souladu s ustanovením § 4 odst. 1 písm. b) zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách

¹⁵ Program reprodukce majetku č. 207 610 – Pořízení a obnova dopravních, speciálních a manipulačních prostředků logistiky; Podprogram reprodukce majetku č. 207 616 – Pořízení a obnova vojenských automobilů terénních středních; Jednotlivé akce podle informačního systému programového financování, např. ATS – nákup, ATS – nákup funkčních vzorků skříňové karoserie, ATS – zabezpečení učebně - výcvikové základny a logistické podpory, ATS – běžné výdaje související s pořízením a zavedením

¹⁶ Usnesení vlády č. 1217 z 21. 9. 2005

¹⁷ Společnost TATRA, a. s., Kopřivnice

¹⁸ Generální ředitelství pro vnitřní trh a služby – DG MARKT

¹⁹ Usnesení vlády č. 363/2006 z 5. 4. 2006



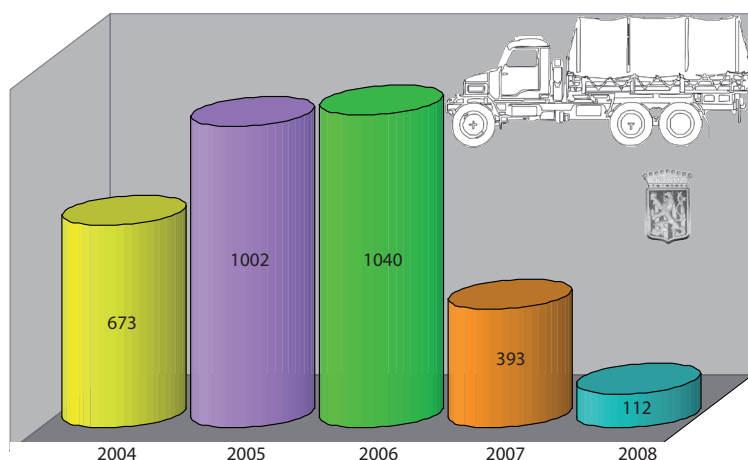
Graf 1 Modifikace vozidla T 810 a jeho početní stavy dodané do rezortu MO ČR

Počátek roku 2007 byl věnován zpracování nezbytné obchodní²⁰ a technické²¹ administrativy. Od měsíce července byly zahájeny rezortem MO ČR kontrolní zkoušky ATS, které byly z důvodu neshod zjištěných na vozidle o několik měsíců prodlouženy. Na kontrolní zkoušky navazovaly koncem roku 2007 a začátkem roku příštího vojenské zkoušky. Pozdější zahájení vojenských zkoušek mělo za následek, že vozidla, která měla být v roce 2007 dodána podle uzavřené smlouvy, byla AČR předána až v prvním čtvrtletí roku 2008. Následně musel být správcem kapitoly MO vypracován návrh na převedení alokovaných finančních prostředků z roku 2007 do rezervního fondu a jejich následné účelové využití v roce 2008.

Počátek roku 2008 byl věnován různým druhům a úrovním připomínkového řízení²². Byly ukončeny vojenské zkoušky včetně kontroly odstranění zjištěných neshod na vozidle T 810. Na základě schválených dokumentů k zavedení T 810 do užívání u organizačních celků MO byly zahájeny postupné dodávky T 810 k útvarům a zařízením AČR.

Závěrem stručné geneze zakázky na nabytí T 810 do rezortu MO ČR lze konstatovat následující. Akciová společnost TATRA předala 17. prosince 2009 poslední dodávku středních nákladních vozidel T 810 Armádě České republiky. Tento kontrakt v hodnotě 2,7 miliardy českých korun byl realizován během dvou let a celkem se jednalo o dodání 588 nákladních vozidel v sedmi modifikacích. Rozklad celkového stavu na jednotlivé modifikace prezentuje graf číslo 1.

Vyřazování vozidel Praga vojenský třítunový speciál z užívání Armády České republiky



Graf 2 Počty vyřazené techniky na podvozcích PV3S

Proces vyřazování vozidel PV3S (převážně v modifikaci valníků) je přirozenou zákonitostí technologického vývoje a pokroku podporovaného požadavky rezortu MO ČR (úkoly AČR). Následující text se omezuje pouze na analýzu stavu vyřazování vozidel PV3S ze dvou důvodů. První důvod je redukce AČR v přeneseném slova smyslu ozbrojených sil ČR, kdy není potřebné a žádoucí udržovat vojenské útvary a zařízení AČR na početních stavech osob a techniky předchozích desetiletí. Druhým důvodem je pak skutečnost, že nabytím nových ATS (T 810, ale i jiných) do rezortu MO ČR musí být jejich předchůdci vyřazeni z užívání od vojenských útvarů a zařízení AČR.

V letech 2004 až 2009 dochází k postupnému (plánovitému) odsunu nadpočetné techniky na podvozcích PV3S a jejich vyřazování z užívání vojenských útvarů a vojenských zařízení AČR (viz důvody uvedené v předchozím odstavci).

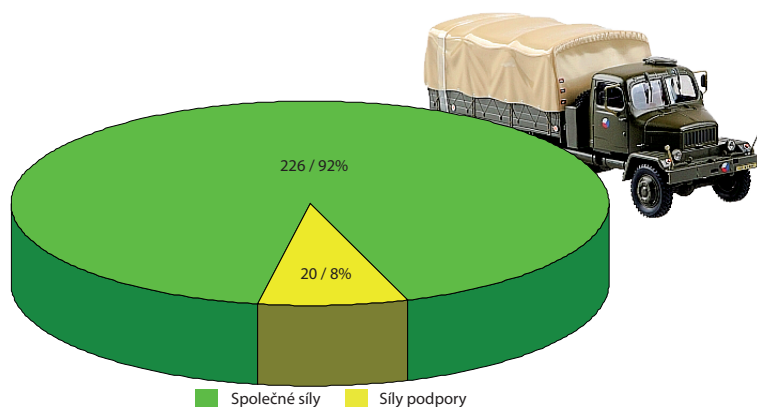
Celkově bylo v analyzovaném období (2004–2008) vyřazeno 3 220 kusů vozidel na podvozcích PV3S. Rozklad za jednotlivé roky prezentuje graf číslo 2.

V celkovém stavu (3 220 kusů) vyřazených vozidel PV3S je započítáno 881 kusů vozidla PV3S v modifikaci valníků a 117 kusů vozidla PV3S v modifikaci valníků s hydraulickou rukou nebo se zvedacím čelem.

²⁰ Dohoda o realizaci programu průmyslové spolupráce (tzv. offsetové programy)

²¹ Schválení technické způsobilosti vojenského vozidla náčelníkem Vojenské policie

²² Připomínkové řízení k návrhům technických podmínek na modifikace T 810, k dokumentaci zavedení do užívání u organizačních celků MO modifikací T 810 a další



Graf 3 Počty odsunutých vozidel PV3S valníků v letech 2008 a 2009

celkem 3 466 kusů vozidel PV3S. I vzhledem k uvedenému počtu v předchozí větě jsou nadále u útvarů a zařízení AČR zavedena vozidla PV3S modernizovaných verzí s pestrou škálou účelových nástaveb. Řádově se jedná o stovky tzv. „PV3S speciál“, které u vojenských útvarů (vojenských zařízení) plní svůj účel, a do budoucna budou předmětem dalšího přezbrojení.

ZÁVĚR

Budoucnost vozidla T 810 v podmínkách rezortu MO ČR není uzavřena. I přes to, že jsou nadále užívána vozidla PV3S (v modernizované verzi 7) se speciálními nástavbami, předpokládá se využití podvozku T 810 pro modifikaci účelovými nástavbami. Řada účelových nástaveb na podvozek T 810 je již vyvinuta a testována, další se vyvíjejí a je jen otázkou času a finančních prostředků, kdy budou nakoupeny do rezortu MO ČR. Je však skutečností, že vzhledem k ekonomické recesi není ve střednědobém plánu činností a rozvoje rezortu MO ČR (do roku 2014) nabývání dalších ATS a účelových nástaveb plánováno.

Z pohledu společnosti TATRA neskončil vývoj vozidla T 810 naplněním podmínek kontraktu na dodávku do rezortu MO ČR (PG 207 610). Díky úspěšné realizaci dodávky T 810 do rezortu MO ČR je vozidlo T 810 nabízeno i armádám jiných států (včetně členských států Aliance) a u některých z nich je již testováno.

LITERATURA

KOLMAŠ, V., KOHOUTEK, J., VYMĚTAL, J. *Katalog automobilní a pásové techniky používané v Armádě České republiky*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo obrany – Agentura vojenských informací a služeb, 2007. 222 s. ISBN 978-80-7278-382-3.

TATRA 810-V – 1ROR26 13 177 6x6.1R – *Automobil nákladní terénní střední, valník – Příručka pro obsluhu*. 1. vyd. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2008. 195 s. Číslo publikace: 01-0601-CZE/00.

KREJCAR, L. *Způsob odsunu nadpočetného materiálu a techniky u útvarů a zařízení AČR v roce 2009 a 2010*. [Porada k realizaci Konceptu výstavby profesionální AČR]. Praha, 2. 3. 2010.

MATYÁŠ, V. *Přezbrojení Armády České republiky automobily terénními středními*. [Metodický den ředitele sekce podpory MO]. Bechyně, 17. 12. 2007.

Lesnickefoto.estranky.cz, Praga V3S (Vetřeska). *Legendární střední terénní nákladník*. [online]. c2010, [cit. 2010-03-26]. Dostupné na <http://www.lesnickefoto.estranky.cz/stranka/praga-v3s-_vetreska>.

IDNES.CZ, Zpravodajství. *Legendární větřiesku střídá v armádě Tatra T 810*. [online]. c2010, [cit. 2010-03-20]. Dostupné na <http://zpravy.idnes.cz/legendarni-vetriesku-strida-v-armade-tatra-t-810-fqt-/zpr_nato.asp?c=A080415_142322_zpr_nato_inc>.

TATRA.CZ, Aktuality. *TATRA splnila kontrakt středních nákladních vozů pro Armádu České republiky*. [online]. c2010, [cit. 2010-03-15]. Dostupné na <http://www.tatra.cz/web_cz/zajimavosti/vojkontrakt/vojkontrakt_cz.htm>.

Wikipedia, The Free Encyclopedia. Internetová otevřená encyklopedie. *Praga V3S*. [online]. c2010, [cit. 2010-03-10]. Dostupné na <http://cs.wikipedia.org/wiki/Praga_V3S>.