

Výtisk číslo:
Počet stran: 2
Počet příloh: 1/5

VÝZVA K DÍLČÍMU PLNĚNÍ č. 9/2020

Smluvní strany

Česká republika – Ministerstvo obrany

Se sídlem: Tychonova 221/1, 160 01 Praha 6 - Hradčany

IČO: 60162694

DIČ: CZ60162694

Zaměstnanec pověřený jednáním: ředitel Vojenského historického ústavu Praha

Datová schránka: hjyaavk
Adresa pro doručování korespondence: Vojenský historický ústav Praha, U Památníku 1600/2, 130 05 Praha 3 - Žižkov

(dále jen „objednatel“)

a

Mgr. Lucie Butcher

zapsaná v živnostenském rejstříku vedeném Úřadem městské části Praha 4

Sídlo: U Michelského mlýna 383/33, 140 00 Praha 4 - Michle

IČO: 72244933

DIČ: CZ7854302071

Datová schránka: z5555pz
Adresa pro doručování korespondence: Blanická 1008/28, 120 00 Praha 2 - Vinohrady

(dále jen „zhotovitel“ na straně druhé,

se na základě čl. V, odst. 5.1. Rámcové dohody o dílo ev.č. 80/5/009/2/2020-1241 ze dne 13.2.2020 (dále jen „dohoda“) dohodly na znění 9. výzvy k plnění takto:

Předmětem výzvy k dílčímu plnění je:

- a) závazek zhotovitele - na své nebezpečí a na svůj náklad dodat objednateli výzvu k dílčímu plnění dle specifikace v níže uvedené tabulce.
- b) závazek objednatele - řádně a v čas dodanou službu převzít a zaplatit dohodnutou cenu.

Objednáváme u Vás:

p.č.	Název	MJ	Počet	Cena za 1 MJ [Kč]	Cena celkem [Kč]
1.	překlad textu z ČJ do AJ - tex na výstavu v Litvě - 2. část (viz příloha), expresní lhůta, kategorie do 2 000 ZS	ZS	1 594	1,10	1 753,40

Doba plnění: expresní lhůta - do 24 hodin od doručení výzvy k plnění (dle Rámcové dohody).

Celková cena: se sjednává jako cena nejvýše přípustná cena za splnění dílčí výzvy k plnění, a to ve výši **1.753,40 Kč** (slovy: tisíc sedm set padesát tři 40/100 korun českých). Zhotovitel není plátcem DPH. V takto stanovené ceně jsou zahrnuty veškeré náklady zhotovitele související s plněním smlouvy.

V Praze dne

V Praze dne

Podpis a razítko objednatele

Podpis a razítko zhotovitele

Digitálně

Datum:

2020.09.02

08:16:43 +02'00'

Digitálně

Datum:

2020.09.03

06:36:46 +02'00'

Text k překladu:**Československé vojenské automobily**

První světová válka přinesla významný posun v motorizaci většiny světových armád. Stejně tomu bylo i v případě Rakousko-Uherska, které mohlo čerpat i z výrobních kapacit továren, nacházejících se na území českých zemí. Právě jejich produkce se stala základem nejlepších vojenských konstrukcí, které v meziválečném období používala československá armáda, a které byly vyváženy i do řady zemí celého světa. Nejslavnější továrnou, která vyrábí vojenské speciály až do současnosti, je bez pochyb Tatra Kopřivnice. Výrobu nákladních automobilů zahájila ještě pod názvem Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks Gesellschaft již v roce 1898. V letech 1. světové války dodala továrna armádě na svou dobu úctyhodných 1383 nákladních automobilů. Ve 20. letech zahájila Tatra výrobu vozů s centrální nosnou rourou a výkyvnými polonápravami. Toto výjimečné konstrukční řešení vstoupilo do historie motorismu jako takzvaná „tatrovácká koncepce“ a je používáno dodnes. Přelomové třinápravové terénní automobily T-26 z 20. let a T-72 z 30. let znamenaly definitivní přechod vozidel Tatra do těžkého terénu. Tento segment speciálních nákladních vozidel vyrábí dodnes. Pozdější typy Tatra T-111, T-138, T-148 či T-815 patřily mezi nejlepší armádní vozidla na světě. Obdobně jako Tatra vyráběla nákladní automobily již pro Rakousko-Uherskou armádu i pražská továrna Praga založená v roce 1907. Ministerstvu války dodávala nákladní automobily již od roku 1911. Na své nejslavnější vojenské vozy si ale Praga musela počkat až do 30. let, kdy zahájila výrobu typů AV a RV, které vyvážela i do Jižní Ameriky. Jako součást koncernu Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD) proslula ve 30. letech ale především výrobou lehkých tanků. Od roku 1952 pak vyráběla nákladní automobil Praga V3S, který používala Armáda České republiky až do třetího tisíciletí. Třetím hlavním dodavatelem vojenských vozidel byla Škoda Plzeň, která tak proslula nejen jako jeden z nejvýznamnějších světových producentů dělostřeleckých zbraní. Výrobu automobilů zahájila v roce 1925, kdy zakoupila firmu Laurin & Klement v Mladé Boleslavi (dnes největší česká automobilka Škoda Mladá Boleslav). Již od roku 1919 ale produkovala přímo v plzni těžké dělostřelecké taháče typu U a Z. Zaměření na těžká vojenská vozidla zůstalo mateřské firmě po celé meziválečné období. Škoda v Mladé Boleslavi se naopak zaměřovala na osobní a štábní vozy. Celkově lze konstatovat, že československé automobilky vyvinuly pro potřeby armády celou řadu mimořádně technicky zdařilých typů, které však bohužel po okupaci českých zemí v březnu 1939 padly do německých rukou.

Československé tanky

Mezi nejslavnější produkty československého meziválečného zbrojního průmyslu patřila tanková technika. Stranou vývoje této nové techniky pochopitelně nemohla stát jedna z největších světových zbrojovek – Škoda Plzeň. Její zkušenosti s výrobou dělových věží pro rakouské loďstvo ji přímo předurčovala k vývoji obrněných vozidel a tanků. Impulsem k vývoji nejslavnějšího tanku Škoda byl nástup Adolfa Hitlera k moci v Německu v lednu 1933. Soutěž o dodávku tanků mezi Škodou Plzeň a pražskou firmou ČKD vyzněla pro typ Škodovky, který byl zaveden do výzbroje československé armády jako lehký tank vzor 35. Jednalo se ve své době o jeden z nejmodernějších lehkých tanků na světě, který využíval řady revolučních technických řešení. Koncepce kompaktního agregátu, který v sobě spojoval motor, převodovou skříň a diferenciál byla u tanku použita vůbec poprvé. Samostatnou kapitolu představoval ale především složitý systém pneumatického řízení a ovládní pohonného agregátu. 298 těchto tanků se stalo před 2. světovou válkou páteří československé armády. Tanky Škoda sloužili i v armádách Rumunska a Jugoslávie.

Kromě Škodových závodů produkoval tanky i druhý největší strojírenský podnik Československa – Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD). V roce 1930 se chopila možnosti zapojit se do výroby tankové techniky a zakoupila licenci na výrobu anglických tančků Vickers. Z tohoto typu vyvinula vlastní tančík vzor 33, který československá armáda zavedla do své výzbroje. Od roku 1934 dodávala rovněž první československý lehký tank zavedený jako LT vzor 34. Jednalo se o na svou dobu moderní konstrukci, která ale díky překotnému vývoji tankové techniky rychle zastarala. V následující soutěži byla firma ČKD poražena plzeňskou Škodovkou, která vyvinula již zmiňovaný lehký tank vzor 35. Pokračovala ale ve vývoji moderních tankových konstrukcí, které zaznamenaly mimořádné exportní úspěchy. Firma ČKD dodávala své tanky do Švýcarska, Peru, Íránu, Rumunska, Švédska či Etiopie. Vývoj tanků ČKD vyvrcholil v roce 1938 lehkým tankem vzor 38, který patřil mezi nejlepší tankové konstrukce počátku 2. světové války. Československá armáda se tohoto typu ale již nedočkala a v počtu téměř 1500 kusů byl zařazen do výzbroje německého Wehrmachtu jako PzKpfw 38 (t). Na jeho základě vznikl v průběhu války i stíhač tanků Jagdpanzer 38 Hetzer.

Tanky, které nikdy nedoputovaly

Posledním zájemcem o československou tankovou techniku se před 2. světovou válkou stala Litva. První zájem o dodávku malé série lehkých tanků projevil litevské ministerstvo obrany již v roce 1935. Oslovilo britskou firmu Vickers, švédskou Landsverk a pražské ČKD. Nabídka byla do Litvy odeslána v lednu 1936. Zakázku nakonec získala britská firma Vickers, ČKD ale vzápětí nabídlo litevské armádě těžší tanky typu TNH-L. Jednalo se o předchůdce tanku LT vzor 38, který patřil mezi nejlepší lehké tanky na světě. Ten se ale ukázal vzhledem k nosnosti litevských mostů jako příliš těžký. V květnu 1937 tak Litva objednala 21 tanků typu LTL, které vznikly modifikací typu TNH-L. V dubnu 1938 byl první prototyp tanku připraven ke zkouškám. Ty proběhly pod dohledem litevských důstojníků k všeobecné spokojenosti. Jediné problémy představoval zcela nový vzduchem chlazený motor. Na zkoušky do Litvy proto v lednu odcestoval prototyp tanku LTL spolu s typem LTH, který byl dodáván do Peru a do Švýcarska a byl opatřen švédským motorem Scania Vabis. Armádní komise doporučila v únoru 1939 zakoupit tanky typu LTL kvůli jejich snazšímu ovládní. Litevská válečná rada ale rozhodla 10. března 1939 zakoupit tanky LTH, jelikož již byly sériově vyráběny pro dva další zákazníky. O pouhých pět dní později byly české země okupovány Německem. Tato situace ale dodávku tanků pro Litvu nijak neovlivnila a Němci souhlasili se zahájením výroby tanků, které získaly označení LLT (litevský lehký tank). První tank pro Litvu opustil výrobní linku 15. dubna 1940, celá zakázka měla být dokončena do poloviny srpna. Dubnová okupace Litvy Sovětským svazem ale definitivně znemožnila realizaci zakázky. Tanky určené pro Litvu tak nakonec doputovaly na Slovensko. Armáda nově vytvořeného Slovenského státu zakoupila celou litevskou sérii a zavedla ji do výzbroje pod označením lehký tank LT-40. Tanky se následně zúčastnili slovenského tažení do Sovětského svazu a zúčastnily se bojů na východní frontě v letech 1941 a 1942.

Vzduch je naše moře

Počátky československého leteckého průmyslu spadají do prvních měsíců existence samostatné republiky. V roce 1919 měla československá armáda k dispozici pouze nesourodý letecký park sestávající z trofejních letounů po bývalé rakouské armádě a z letounů darovaných nebo zakoupených od francouzské vlády. V rozhodování, zda se orientovat na francouzské letouny nebo na typy vznikajícího domácího průmyslu, zvítězila záhy druhá varianta. Již v prvních týdnech existence republiky se rozběhla kompletace a oprava letadel na pražském výstavišti. Vznikl tak podnik Letecký arsenál, později přejmenovaný na Letov. Hlavním konstruktérem byl Alois Šmolík. Jeho první pozorovací dvouplošník vzlétl na jaře roku 1920 a nesl označení Š-1. V průběhu roku 1919 vznikla i slavná letecká továrna Aero, která vyrábí vojenské cvičné a lehké bitevní letouny do současnosti. Hlavními konstruktéry se stali Antonín Vlasák a Antonín Husník, kteří společně zkonstruovali stíhací letoun Ae-2. Třetím podnikem působícím od roku 1919 byla firma Avia, kterou reprezentovali zejména konstruktéři Pavel Beneš a Miroslav Hajn.

Ve 20. letech prodělala letecká výroba v Československu neobyčejný rozvoj. Továrny produkovaly velké množství typů letadel nejrůznějších koncepcí a určení. Velkou pozornost budily zejména moderní jednoplošníky Avia. Stíhací letouny BH-3 patřily mezi nejrychlejší letouny své doby. Díky stroji zalétanému již v roce 1921 patřila československá armáda mezi první na světě, které měly ve výzbroji jednoplošníky. V letech 1925 a 1926 zvítězily stroje Avia BH-11 ve slavném závodě Coppa d'Italia. Továrna Letov zkonstruovala stíhací letoun Š-3, který obstál v roce 1922 na mezinárodním leteckém mítinku v Curychu. Jedním z nejúspěšnějších letadel této firmy se stal v roce 1926 bombardér Š-16, první československá konstrukce s celokovovou kosterou. Tyto bombardéry putovaly i do Turecka a Lotyšska. Velkým sportovním výkonem byl v roce 1927 let podplukovníka Skály s Š-16 z Prahy do Tokia. Firma Aero vyráběla od roku 1923 svůj první sériově vyráběný stíhací letoun A-18, který úspěšně nahradil dosluhující francouzské stíhačky SPAD.

Ve 30. letech poznamenala vývoj leteckého průmyslu hospodářská krize a především nástup nacismu k moci v Německu. Počáteční stagnace, kdy továrny místo vývoje moderních jednoplošníků s celokovovou konstrukcí setrvaly u zavedených koncepcí dvouplošníků, které pouze modernizovaly, se změnila až v posledních letech před 2. světovou válkou. Vznikla tak řada moderních konstrukcí, které se ale již do výzbroje československé armády nedostaly. Páteř stíhacího letectva díky tomu v roce 1938 tvořily zastaralé dvouplošné stíhací letouny Avia B-534, které byly dodávány od roku 1935, a prototyp byl zalétán již o dva roky dříve.

Letouny pro Litvu

V roce 1925 vznikl v továrně Letov moderní stíhací letoun konstruktéra Aloise Šmolíka typu Š-20 vyzbrojený dvojicí kulometů Vickers. Dvouplošník se vyznačoval objemným trupem, jehož konstrukce se částečně inspirovala u francouzských stíhacích letadel SPAD. Cílem bylo dosáhnout aerodynamicky nejčistšího spojení výkonného motoru s trupem a jeho kapotování. Letov Š-20 vstoupil do historie československého leteckého průmyslu jako první letoun exportovaný do zahraničí. Zájem litevského letectva byl pro státní firmu Letov natolik významný, že upřednostnila dodávku letounů do Litvy před československou armádou. Litevské letectvo tak obdrželo osm strojů typu Š-20L (některé prameny uvádějí 10) již v červnu 1925. Litevskými piloty byl typ přezdíván „Šmoliko“. Dodávky československému letectvu probíhaly v letech 1926–1928 a dosáhly celkem 105 strojů.

Letouny byly vybaveny motory Škoda H-S 8Fb (licenční Hispano-Suiza 8Fb) o výkonu 300 k. Zúčastnily se řady soutěží, z nichž si odnesly množství trofejí. V roce 1926 vytvořil jeden z letounů rychlostí 245 km/h národní rychlostní rekord. Od počátku 30. let byly letouny Š-20 postupně nahrazovány modernějšími typy a dosloužily v roli cvičných letounů.