Aero

MAGAZÍN PRO
ZAMĚSTNANCE

← Jan, Zbyšek, Liana a Vojtěch

→ Mechanici instalují pumu pod křídlo L-39NG.

Hned z prvního zkušebního letu jsme totiž přivezli zpět nevystřelenou raketu, která měla závadu, což vedlo k zavření letiště, odklonění ostatního provozu a řešení této mimořádné události.

Motor nemá se střelbou problém

Vlastní zkoušky zahrnovaly střelbu neřízenými raketami S-5KP, bombardování stokilovou pumou OFAB-100 a její padesátikilovou tréninkovou náhradou P-50-75 a odhozy všech přípustných břemen z letadla, tedy bomb, raketových bloků a podvěsných nádrží. Nejdůležitější částí zkoušek bylo ověřit, že vystřelené rakety nepůsobí svými zplodinami negativně na chod motoru, protože letoun při dlouhé salvě raket skutečně prolétává oblaky kouře. To může vyústit k takzvané pumpáži motoru, kdy kompresor náhle přestane správně zásobovat spalovací komoru vzduchem, a motoru hrozí, že se začne přehřívat a dojde k jeho mechanickému poškození či destrukci. Zkoušky ale prokázaly, že letoun není na pumpáž náchylný, a střelbu tak lze provádět bez omezení.

Následně jsme přešli ke zkouškám bezpečného oddělení podvěsů od letounu při malých i vysokých rychlostech. Během této akce působí na podvěsy rozdílné aerodynamické síly, takže je nutné ověřit, že teoreticky spočítané rychlosti opravdu zajistí bezpečný odhoz bez ohrožení letadla. Pilot potřebuje mít ve vzduchu jistotu, že když se dostane do nebezpečné situace (např. při vysazení motoru v malé výšce letu), může se pomocí nouzového odhozu bezpečně zbavit všech externích podvěsů, a snížit tak hmotnost letadla i jeho čelní odpor. Lehčí letadlo pak bude mít lepší klouzavost a poskytne pilotovi více času na rozhodování a záchranu situace.

Stometrový terč na zemi

Poslední část zkoušek se zaměřovala na přesnost raket a bomb při odhozech na zkušební terč o průměru 100 metrů. Ten jsme si museli na střelnici sami vybudovat tak, aby byl pro pilota dobře viditelný ve všech požadovaných manévrech. Z časových důvodů jsme nakonec v kamenitém terénu střelnice místo obvykle používaných pneumatik umístili obyčejné zakrývací plachty pro hobby použití, které jsme rozmístili po obvodu kružnice.

Střelba raketami a bombardování konkrétního bodového cíle je komplexní záležitost vyžadující přesné údaje z letadlových senzorů, jejich rychlé výpočetní zpracování a předání výsledku pilotovi tak, aby stihl rychle, citlivě a přesně zamířit na cíl. Čím vyšší rychlostí letí, tím vyšší jsou nároky na rychlost zpracování dat a přesné reakce letounu i pilota. Takové zkoušky tedy prověří nejen vlastní přesnost zbraní a jejich rozptyl, ale také to, jak dobře jsme pilotům připravili jejich „kancelář“. Ukážou nám citlivost řídicích prvků i reprezentaci letových dat, které musí pilot za kniplem velmi rychle zpracovávat. Jedná se například o záměrné obrazce zbraní nebo třeba

o údaje o směru větru, které mají významný vliv na výslednou přesnost bombardování.

Musíme počítat se zkresleným výhledem

Zahájení zkoušek přesnosti nám přineslo užitečnou informaci, že do zbraňového výpočtu zamíření musíme přesněji zapracovat míru zkreslení nového překrytu kabiny. Ten má oproti starším překrytům kvůli větší odolnosti vůči střetu s ptáky výrazně tlustší sklo se zakřivením ve všech osách, a tedy i s jiným optickým zkreslením. Zpřesnění této korekce a její zavedení do počítače letových dat nám přineslo překvapivě nízké rozptyly zásahů, které předčily naše očekávání. Postupem času se nám v okolí středu terčové situace začaly hromadit dopadnuvší pumy a rakety.

Za necelé čtyři týdny střeleb jsme tak nakonec odlétali veškeré požadované zkoušky, v což jsme na začátku celé akce ani nedoufali. V únoru a březnu totiž obvykle na střelnici bývá velmi nestálé počasí, a tak jsme měli opravdu obrovské štěstí, že jsme kvůli němu nelétali pouze jediný den. ←

Letecké záběry jako studijní materiál

Během první poloviny zkoušek nás doprovázel i letoun L-159T2X, ze kterého se zaznamenával průběh zkoušek a poskytovala podpora. Nasbíraný obrazový materiál ve spojení se záznamy z vlastního L-39NG, které mělo na sobě instalováno celkem čtyři kamery zabírající břemena a kritické části letounu, nám umožnil průběžně vyhodnocovat výsledky a povolovat další fáze zkoušek. Dále nám také poskytl mnoho užitečného materiálu pro budoucí instalace zbraní pro nové zákazníky.

Naše čtyři hodnoty

→ invence
→ kompetence
→ efektivita
→ spolehlivost

↓ Viktor Sotona

Potřebujeme, aby lidé vzali firemní hodnoty za své

Mezi změnami, jimiž naše firma za poslední rok prochází, hraje důležitou roli také nové nastavení firemních hodnot. Nejde sice o tak efektní a médii sledovanou věc, jako bylo například představení nového letounu, ale protože se jedná o úplné základy nastavení fungování firmy, vyplatí se jí věnovat pozornost. Proto jsme si o ní také povídali s prezidentem a generálním ředitelem Aera Viktorem Sotonou.

→ Proč by vlastně společnost jako Aero měla mít jasně dané firemní hodnoty?

Firemní hodnoty jsou přeneseně jakési základy Aero hangáru, na nichž stojí naše firemní kultura. Od těchto základních hodnot se potom odvíjejí další věci jako vize, mise a cíle firmy, na které zase navazují konkrétní kroky. Firemní hodnoty se tak propisují nejen do samotného výrobku, ale formují i to, jak k firmě jako zaměstnanci přistupujeme, jak se vnímáme mezi sebou a jak nás v konečném důsledku vnímají zákazníci i okolní svět.

→ Ty hodnoty jste identifikoval celkem čtyři – invence, kompetence, efektivita a spolehlivost. Můžete je v krátkosti představit?

Aero jako více než stoletá společnost pochopitelně firemní hodnoty vždycky mělo, ale protože z něj chceme udělat opravdu moderní a prosperující leteckou firmu, je potřeba některé hodnoty obnovit a některé prosadit jako nové. Podle mého názoru byla Aeru vždycky vlastní invence a nikdy se naštěstí nevytratila kompetence, tedy schopnost vyvíjet a vyrábět vlastní letouny. Tyto dvě hodnoty jsou v základní DNA firmy, chceme je proto rozvíjet a pečovat o ně. Když současní majitelé před dvěma lety firmu kupovali, bylo to právě kvůli znalostem a umu místních lidí, kteří jsou hlavní hodnotou značky Aero. Nepořizovali si ji proto, aby rozdělili pozemky a prodali letiště, ale aby kultivovali a rozvíjeli znalosti našich zaměstnanců, které se bez nadsázky formovaly ve všech oblastech činností po několik generací. Tohle si naštěstí všichni dobře uvědomujeme a já věřím, že pro posílení těchto hodnot je potřeba o znalosti pečovat, a to například tak, že budeme kombinovat zkušené zaměstnance s nově příchozími z jiných oborů, a tím znalosti obohacovat nejen zevnitř, ale také tím, co přinesou noví kolegové z jiných firem.

→ Zbývají nám ještě dvě hodnoty, efektivita a spolehlivost, které vnímáte jako nové.

Jak už jsem říkal, Aero svoje hodnoty úplně nikdy neztratilo, ale právě na efektivitu a spolehlivost jsme v průběhu posledních let trochu zapomněli. Bylo to i tím, že Aero vlastní letouny nevyrábělo a všichni si tak nějak zvykli, že když je tu firma sto let, tak tu bude dalších sto a vždycky všechno přežije. Že se to prostě vždycky nějak udělá. Bohužel doba se změnila a přežijí jen ti nejsilnější, tedy takové firmy, které dokážou generovat zisk a hotovost pro pokrytí svých nákladů. V podobě zakázky na nová letadla L-39NG jsme dostali jako firma poslední šanci a museli jsme dát velké sliby bankám, zákazníkům i majitelům. Věřím, že je můžeme splnit, pokud se to ale kvůli horší efektivitě a spolehlivosti nepodaří, další šance už nepřijde. Právě proto jsou pro nás tyhle dvě hodnoty nesmírně důležité.

→ Pojďme je tedy ještě trochu víc probrat. Co všechno se pro vás skrývá pod pojmem efektivita?

← Viktora Sotonu těší, že se Aero vrací tam, kam vždycky patřilo, stále jsme ale v půli cesty.

Z čistě ekonomického pohledu je efektivita o tom, aby firma dostala za prostředky, které vynakládá, co nejlepší výsledek. Pro nás všechny to znamená, že bychom se měli snažit vytvořit co nejvíc práce s co nejmenším úsilím a za co nejkratší čas. Toho můžeme dosáhnout, když minimalizujeme prostoje, které nás neustále pálí, a nebudeme pálit čas a energii na zbytečnou nebo příliš složitě prováděnou činnost. Do jisté míry samozřejmě pomůže zavádění určité úrovně automatizace a také zavedení nového informačního systému. Po letech stagnace je podle mě v zájmu nás všech, kteří v Aeru pracujeme, aby se firma co nejrychleji vrátila do černých čísel a my všichni viděli její jasnou budoucnost. Byl bych rád, kdybychom všichni při své práci přemýšleli, co bychom mohli dělat lépe. Kdybychom se inspirovali třeba japonskou metodou kaizen spočívající v neustálém zlepšování procesů pomocí malých změn iniciovaných zaměstnanci. Japonci se díky ní po druhé světové válce stali světovou špičkou například v automobilovém průmyslu nebo v elektronice.

→ S tímhle přístupem asi dost souvisí i ta poslední hodnota, tedy spolehlivost?

V Aeru máme obrovské štěstí, že máme produkty, které svět chce, a že je umíme prodat, ale bez toho, abychom vyráběli spolehlivé výrobky, se nedokážeme opakovaně prosadit. Slovo opakovaně je nesmírně důležité, protože Aero potřebuje každý měsíc poplatit mzdy zaměstnanců a bez té poslední hodnoty, tedy spolehlivosti, se k nám zákazníci nebudou vracet. Za pojmem spolehlivost si každý může představit něco jiného, ale protože se pohybujeme v letectví, tak se spolehlivost pojí vždy s bezpečností té nejvyšší úrovně, kde jde o lidské životy. Měli bychom si uvědomit, že každý z nás je jakýmsi pomyslným kolečkem ve složitém a vzájemně propojeném mechanismu a že naše chyby nebo nedůslednost ovlivňují fungování celého toho mechanismu. Na každém kolečku záleží. Jako velký problém také vidím, že Aero v uplynulých letech nějak zapomnělo na zákazníky a ztratilo jejich důvěru.

→ Nezlepšuje se tenhle obrázek ani díky uzavření kontraktu na L-39NG?

Já vždycky říkám, ať naše kroky hodnotí někdo jiný, ale jestli přece jen mohu trochu bilancovat, tak jsme podle mého názoru za poslední rok ušli velký kus cesty. Často říkám, že jsme Aero rozhýbali, a mám radost, že je už vidět, že se Aero vrací tam, kam vždycky patřilo. Stále jsme ale v půli cesty a jak byl loňský rok spíše stabilizační, tak od letošního už všichni očekávají první pozitivní výsledky. Opravdu záleží úplně na každém z nás, jestli znovu nabytou pozici potvrdíme a získáme důvěru zákazníků. Já sám cítím obrovskou hrdost na značku Aero a rozhodě nechci být někým, kdo byl u konce firmy s tak bohatou historií. Věřím, že podobně to cítí většina lidí, kteří u nás ve Vodochodech pracují. Proto potřebujeme, aby vzali všechny naše firemní hodnoty za své a řídili se jimi.

→ Co pro to vy sám jako prezident společnosti můžete udělat?

Moje role vždycky byla a je srozumitelně komunikovat, co se ve firmě děje, naslouchat potřebám a vytvářet podmínky tak, aby se věci děly. Těm, kteří o to stojí a mají nápady i energii, bych rád dával více prostoru a rozhodovacích pravomocí. Zároveň bych rád nastavil takový motivační systém, aby se úspěch firmy stal i úspěchem každého zaměstnance. Aby se zaměstnanci cítili součástí firmy a chápali, že ten úspěch stojí na práci a přístupu každého z nich. ←

Naše hodnoty nám ukazují směr

Nad důležitostí firemních hodnot, jejich správným nastavením a historickými souvislostmi se v následujícím textu zamýšlí také viceprezident pro lidské zdroje Luboš Tejkl.

Představte si velkou výrobní společnost, která nemá stanoveny žádné obecné firemní hodnoty. Každý zaměstnanec dělá to, co uzná za vhodné, k problémům a komplikacím přistupuje po svém a komunikuje tak, jak se mu zrovna zamane. Chtěli byste v takové společnosti pracovat? Asi ne, a to je přesně důvod, proč je zejména v dnešní době extrémně důležité mít jakési pevné rámce chování, říkejme jim „firemní základy“, které když se dobře uchopí a žije se podle nich, dokážou vytvořit atmosféru týmové práce, sounáležitosti a společné odpovědnosti.

Vědět, kam patřím

V dnešní době jsou firemní hodnoty klíčovým prvkem úspěchu významných společností. Ovlivňují chování zaměstnanců i vedení, rozhodování ve firmě a vnímání společnosti ze strany zákazníků a veřejnosti. Každý zaměstnanec může mít své vlastní hodnoty, které ho formují, a to je naprosto v pořádku. Firemní hodnoty však vytvářejí sounáležitost a definují rámec pro správné jednání a rozhodování v rámci organizace. Pokud jsou firemní hodnoty vysoko na žebříčku vašich osobních hodnot, říkáte si „ANO, SEM PATŘÍM“ a také ostatní vás vidí jako jednoho z nich.

Některé společnosti kladou velký důraz na soulad s firemními hodnotami již při výběru zaměstnanců, hodnocení jejich výkonu, rozvoji a odměňování. I my tak chceme v budoucnu postupovat. Budeme tedy hledat, povyšovat a oceňovat zejména takové zaměstnance, kteří budou v práci jasně ukazovat, že si vždy umí poradit, dělají svoji práci nadstandardně a je na ně stoprocentní spoleh. Když se kdysi Tomáš Baťa rozhodoval mezi dvěma kandidáty na obchodního ředitele, poslal oba do Afriky a po jejich návratu si je vyslechl. Jeden přijel se špatnou zprávou, že v Africe byznys nejde dělat. Lidi jsou tam moc chudí a nemají ani na oblečení, natož na boty. Druhý přijel celý nadšený s tím, že Afrika je hotový ráj, kde vyděláme miliony. Všichni tam totiž chodí bosí. Hádejte, koho si tehdy vybral?

Většina společností působících v leteckém průmyslu zdůrazňuje hodnoty, jako jsou inovativnost, spolehlivost nebo integrita projevující se v klíčových oblastech bezpečnosti, kvality, technologického pokroku a dodržování předpisů. Zároveň ale mohou využívat jiné strategie, jak své firemní hodnoty uplatňovat a žít. My v Aeru považujeme naše hodnoty za jakýsi kompas. Ukazují nám směr a nastavují, kudy vede cesta. Pokud tímto směrem všichni půjdeme, budeme úspěšní. ←

Firemní hodnoty velkých leteckých společností

General Electric
pokora, transparentnost, zacílení, integrita

Rolls-Royce
inovace, vynikající výkon, spolehlivost, integrita

Pratt & Whitney
inovace, spolehlivost, integrita

Boeing
bezpečnost, kvalita, integrita

Airbus
spolupráce, inovace, odpovědnost, integrita

Saab
inovace, spolehlivost, integrita

Lockheed Martin
inovace, spolehlivost, integrita

Embraer
vynikající výkon, inovace, spolehlivost, integrita

Bombardier Aerospace
kvalita, inovace, spolehlivost, integrita

Textron Aviation
inovace, spolehlivost, integrita

Čarodějnická party v Aeru

Poslední dubnový čtvrtek v areálu Aera hořely bengálské ohně. V rámci genderové vyváženosti jsme letos neslavili čarodějnice, ale čaroděje:-). Nechybělo tady nic, co k takové akci patří. Byly buřty, pivo, skákací hrady a zábavné soutěže pro děti, počasí vyšlo na jedničku a hlavně všude panovala skvělá nálada. Organizace takové akce uvnitř areálu byla sice trochu bojovka, ale úsměvy kolegů a jejich dětí i dobrý pocit z toho, že #myjsmeaero, organizátorům všechno vynahradil.

Máme nejlepší kariérní stránky

V dubnu jsme se zúčastnili vyhlášení Recruitment Academy Awards 2023 Česko & Slovensko, kde jsme nečekaně obsadili první místo v kategorii Kariérní stránky roku. Vzhledem k tomu, že jsme stránky spustili jen pár týdnů před vyhlášením výsledků, jsme pyšní na to, jak moc jsme dokázali oslovit odbornou i laickou veřejnost. Přesvědčit se nakonec můžete sami na *www.vyrabimeletadla.cz*.

Užili jsme si Den zdraví

V pondělí 29. května proběhl u nás ve Vodochodech první ročník Dne zdraví. Cvičili jsme, jedli jsme zdravě, nechali si vyšetřit mateřská znaménka i zrak a ti nejstatečnější z nás si nechali změřit metabolický věk přístrojem InBody. Díky našim partnerům Kooperativě a Zdravotní pojišťovně ministerstva vnitra České republiky si každý mohl najít přesně to, co ho zajímalo. Jednalo se o pilotní projekt a už teď víme, že příští rok nabídneme ještě víc. Proč? Protože co se zdraví týče, je vždycky lepší myslet dopředu a nehasit požár na poslední chvíli.

Dnes více než kdykoliv jindy se kyberbezpečnost dostává mezi hlavní témata, která musíme v Aeru řešit. V době, kdy ve světě zuří válečný konflikt, jsme jako výrobce vojenských letadel jedním z nejlákavějších cílů kybernetických útoků. Abychom se jim všichni uměli bránit, věnovali jsme květen kampani o kyberbezpečnosti. Prošli jsme v ní většinu důležitých témat, jako jsou používání externích zdrojů, bezpečnost na sociálních sítích nebo problematika hesel. S osvětou ohledně kyberbezpečnosti ale ještě zdaleka nekončíme, protože věříme, že když se naučíme v kyberprostoru bezpečně fungovat, bude pro nás svět zase trochu bezpečnější místo. Kampaň naleznete v navigaci na hlavní stránce na Aeronetu.

Veletrh vědy 2023

Stejně jako minulý rok jsme se prezentovali unikátním stánkem na Veletrhu vědy 2023. Od čtvrtka do soboty se tady vystřídaly tisíce mladých návštěvníků, kteří se možná jednou stanou našimi kolegy. Vyzkoušeli si skládání malých letadel (vlaštovek), vyřádili se na simulátoru L-39NG a ve virtuální realitě absolvovali přelet nad San Franciskem.

Pavel Kučera je s Aerem spjatý skoro půl století

Kolegu PAVLA KUČERU, který je u nás zodpovědný za oddělení letové způsobilosti, uchvacovala letadla už od mládí. Aby se mohl podílet na jejich vzniku, rozhodl se vystudovat strojní fakultu v Praze. Po jejím absolvování vedla Pavlova cesta rovnou k nám do Vodochod a firmě zůstal věrný už celou svou kariéru.

„Měl jsem velké štěstí, že před mým nástupem do čtvrtého ročníku ve škole obnovili studium letecké specializace. Byli jsme s kolegy prvními absolventy, přičemž příští rok to bude padesát let, co byl tento studijní směr v Praze otevřen," vrací se Pavel ke svým studentským létům. Na fakultě ho učili pedagogové z praxe, hlavně lidé z vývojového týmu Aera, jeho další profesní dráha tak byla logická. V polovině roku 1976 k nám nastoupil do oddělení aerodynamiky. Není divu, že ho vzhledem k jeho dlouholeté kariéře v Aeru i zájmu o leteckou historii jeho současní kolegové označují za chodící firemní kroniku.

Aerodynamika je grunt

Začal pracovat se zkušenými odborníky, od nichž se toho mohl ohledně letecké techniky hodně naučit. „Základem dobrého letadla je kvalitní aerodynamika. Naopak špatná aerodynamika i s navazujícím dobrým pevnostním i konstrukčním řešením může kvality letadla zcela pohřbít," vysvětluje Pavel, proč se věnoval letovým vlastnostem. Řešil například zadání a ladění umělého citu a převodu kormidla v řízení letadla L-39MS, které byly později převzaty do L-59 a v principu pak i do L-159. Od konce 90. let pracoval jako vedoucí aerodynamiky, následně pak převzal zodpovědnost za celé oddělení analýz konstrukce a nyní má na starosti oddělení letové způsobilosti.

Historie ho baví

Už spoustu let se Pavel Kučera zajímá o historii letectví na našem území a zvláště pak v Aeru. Bere to sice především jako svoji zálibu, ale už na toto téma leccos i publikoval. „Jenom toho volného času se mi nějak nedostává, což se týká zejména práce na pokračování publikace o historii Aera, která by si zasloužila doplnit i proto, že letos je to 70 let, co Aero působí ve Vodochodech," vysvětluje Pavel s tím, že na oficiální firemní kroniku, která vznikala do konce 80. let, se dívá dost kriticky. A co pro něj dnes Aero znamená? „Dobrou práci, ke které mám vztah. Jde přece o letadla!" shrnuje na závěr svou celoživotní vášeň. ←

Magnet to nezachrání

Když po Pavlovi Kučerovi chceme nějakou perličku, vybaví si historku z výroby stopadesátdevítek v době, kdy firmu vedli američtí manažeři. Řešilo se, jak při nýtování duralové konstrukce trupu odstranit všudypřítomné špony po vrtání. Od vedení tehdy údajně vzešel nápad použít magnet. „Přitom i děti na základní škole by měly vědět, že magnet funguje jen tam, kde je železo. Těžko říct, co je na tom pravdy a co vytvořilo lidové bájepraví," usmívá se Pavel.

V nové kantýně budou kralovat noví kuchaři

Jídlo v kantýně nemělo už delší dobu mezi našimi zaměstnanci tu nejlepší pověst. Vyhlásili jsme proto výběrové řízení na nového provozovatele, který by zlepšil kvalitu pokrmů i služeb. Tendr vyhrála společnost La Fresca Cantina & Café a my už na konci července uvidíme, co umí.

Nový provozovatel zvýší kvalitu jídla, ale zachová stejné ceny. V kantýně zůstane nabídka tří jídel po sto korunách s firemní dotací, plus budou v nabídce další, o něco dražší jídla. „Abychom zachovali ceny jídel, zvýšili jsme od února dotace na závodní stravování pro zaměstnance," vysvětluje Tereza Průšová z HR oddělení, která je za závodní stravování zodpovědná a kvalitní služby kantýny vnímá jako důležitý benefit pro všechny kolegy z Aera.

V modernějším prostředí se lépe vaří i stoluje

Při výběrovém řízení se ukázalo, že budova i vybavení kantýny potřebují revitalizovat. S La Freskou jsme se domluvili na obnově technologií a na tom, že Aero investuje finance do opravy budovy. Kantýna tak bude lépe vyhovovat hygienickým normám a povede to i k energetické úspoře. „Rekultivace kantýny proběhne během celozávodní dovolené, a pokud vše dobře půjde, měli bychom novou kantýnu otevřít k poslednímu červenci. Pro druhou polovinu července bude vyřešené náhradní stravování," říká Tereza Průšová.

Chutnalo mikulášům i čarodějnicím

S La Freskou jsme již spolupracovali, když nám připravovala catering na mikulášskou besídku i na čarodějnice, a od zaměstnanců na ni máme výborné ohlasy. Firma zabodovala důrazem na kvalitu a čerstvost jídla, perfektním servisem, profesionálním personálem a výbornými kuchaři. „Pečou si vlastní pečivo, používají čerstvou zeleninu místo mražené, sami si škrábou brambory," uvádí Tereza některé sympatické detaily, které ovlivňují chuť podávaného jídla.

Také v doplňkovém prodeji se objeví jídlo, které si La Fresca sama připravuje, ať už jsou to saláty, koláče či chlebíčky. Místo stávajícího automatu na jídlo nainstaluje nový provozovatel vlastní jídlomat. Součástí změny je objednávkový systém, který zaručí, že každý dostane jídlo, které si vybere. „Zvýší to kvalitu stravování a celý proces bude také ekologičtější, protože klesne zbytkovost," uzavírá Tereza s tím, že do budoucna mají s novým dodavatelem také další plány. Ty ale zatím nebudeme prozrazovat. Nechte se překvapit. ←

La Fresca Cantina & Café

La Fresca se dokáže přizpůsobit našim požadavkům, má zkušenosti a také skvělé reference. Provozuje kantýny Tchiba, Skupiny ČEZ nebo ČSOB, kde jsme se byli během výběrového řízení osobně podívat. Ocenili jsme především snahu o poctivé vaření z čerstvých a sezónních surovin i pestřejší skladbu jídel. Pochutnáte si tady jak na lehčí italské specialitě či na salátu s bylinkami, tak třeba na tradičním guláši. Více informací o našem novém partnerovi najdete na *www.cantina-lafresca.cz*.

Kvíz

I vojenští piloti mají svůj slang. Schválně vyzkoušejte, jestli byste jim rozuměli, kdybyste se s nimi potkali třeba v hangáru někde na letišti. Víte, co v jejich řeči znamenají následující pojmy?

→ Charlie Mike

a) Večer mám rande. Výraz vznikl na počest legendárního proutníka Charlieho Mikea Holmese, který sloužil za války u 111. perutě RAF.

b) Continue Mission, tedy pokračuji v plnění zadaného úkolu. Sousloví vzniklo z počátečních písmen C a M.

c) Posměšné označení pro sovětská letadla MiG–15 řízená během války v Koreji čínskými piloty.

→ Mud (Bláto)

a) Piloti takhle říkají krajině po rozsáhlém plošném bombardování.

b) Nazývají takhle při komunikaci s navigátory přistávací dráhu po vydatném dešti.

c) Tímto termínem označují piloti potenciální cíle, například kolonu nepřátelských vozidel.

→ Dead stick (mrtvá tyč)

a) Létání bez motoru, ať už kvůli poruše, nebo kvůli jeho záměrnému vypnutí.

b) Neovladatelné letadlo, které se po zásahu řítí k zemi.

c) Zaseknutý knipl, se kterým se už nedá stroj řídit.

→ Foxhole (liščí díra)

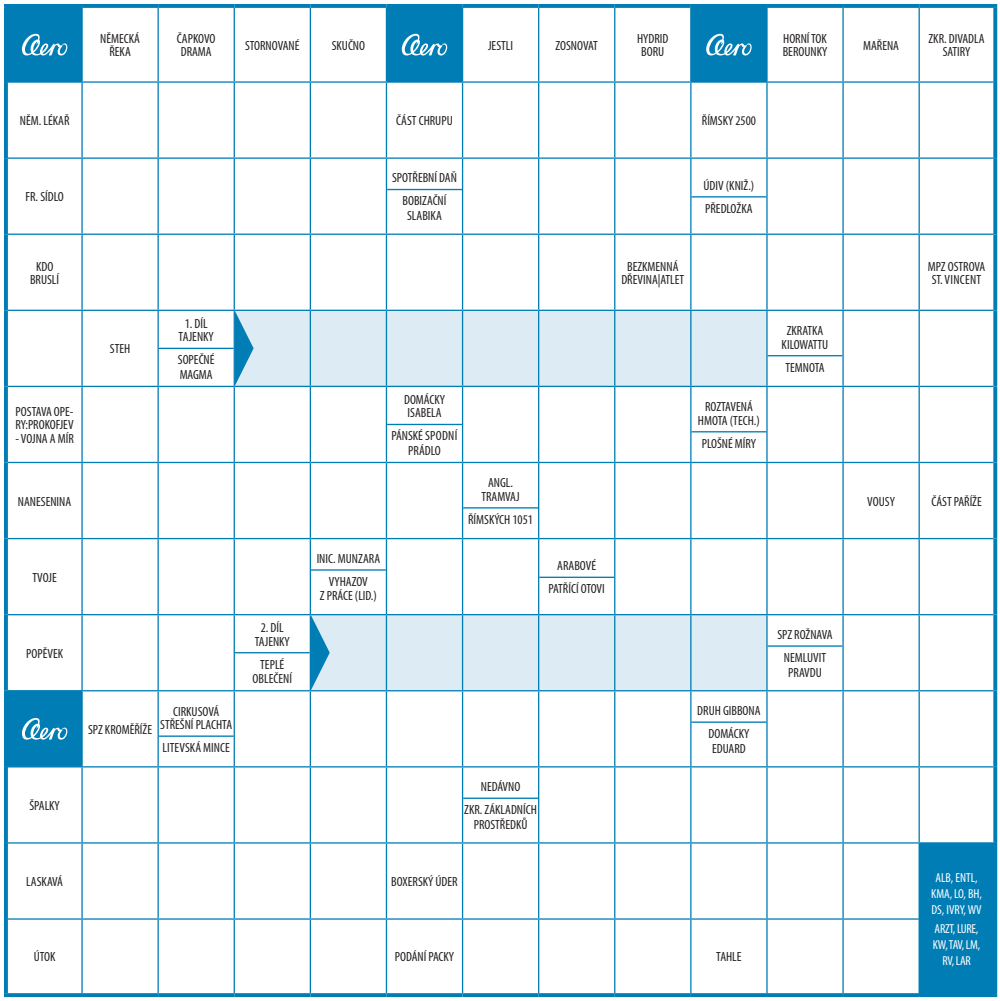
a) Je to malý a omezený prostor, do něhož se obtížně přistává a z něhož se obtížně startuje.

b) Oblíbený podnik, kam chodí piloti na drink, když mají volno.

c) Určitý, většinou dobře ukrytý objekt, který není lehké zasáhnout.

Správné odpovědi: b, c, a, a

Křížovka



Tajenka: Školíme piloty

Sudoku

				5		7	3	
8	5		9	1				6
	4	3						
		2				5		1
	6	9		7		4	2	
4		1				9		
						6	9	
6				8	1		7	5
	2	5		3				

					7		3	4
2		4		1			7	
		3	9	6		5		
	9	7	4					
	6			3			4	
					2	7	6	
		8		7	9	4		
	2			4		3		8
4	1		3					

Vzpomínáme na Albatros. Letos na podzim to bude neuvěřitelných pětapadesát let od slavnostního předvedení prvního proudového podzvukového cvičného letounu L-39 Albatros. Letoun, jehož hlavním konstruktérem byl významný český inženýr Jan Vlček, se poprvé odlepil od dráhy vodochodského továrního letiště 4. listopadu 1968. Zkušebním pilotem byl tehdy zkušený letec Rudolf Duchoň. Tentýž den se letadlo ve vzduchu předvedlo i pozvaným hostům, a to po odborném výkladu hlavního konstruktéra. Rudolf Duchoň hostům ukázal i neplánovaný výkrut, který obecenstvo odměnilo aplausem. Později se letoun dočkal řady vylepšení a variant. Fotku si dobře prohlédněte. Kdo pozná svého dědečka, nebo dokonce pradědečka usazeného v tuto slavnostní chvíli na křídle devětatřicítky?

→ Legenda