

Ranvej

01 → 2025

Aero

MAGAZÍN PRO
ZAMĚSTNANCE

← Lucie

Důležité
je umět
improvizovat



Na trochu jiném bazaru

Bazar nebo súk je tradiční tržiště v arabských zemích. A jeho moderního ekvivalentu, prestižního veletrhu Dubai Airshow, se spolu s dalšími leteckými společnostmi z celého světa účastníme už řadu let.



Spojené arabské emiráty

Rozloha: 71 023,6 km²

Počet obyvatel:
11 173 227 (2024)

Jazyk: arabština

Nejvyšší bod:
Džabal Bil Ajs
(1934 m n. m.)

↑ Málokoho by při pohledu na skalní útvar Fossil Rock v oblasti Šardžá napadlo, že jde o kousek dna pravěkého moře. V jeho skalách se zachovaly desítky fosilií koryšů a hlavonožců, kteří dnes přehlížejí poušť z ptáčích perspektivy.

02

Z nahladu: Na trochu jiném bazaru

03

Editorial / Obsah

04→05

Letem světem: Novinky z branže

06→08

Na frekvenci: Dobře vyrobený model může létat i čtyřicet let

09

Pod drobnohledem: Skyfoxy přistály u LOM PRAHA

10→13

Téma: Jak prodat Skyfox

14

Profese: Marketingové nástroje? Strategie, pružnost a improvizace

15

Na palubě: Obměňujeme stroje i software

16

Naše hvězda: Michal Orlita a jeho život v oblacích

17

Svět Aero: Co nového na domácí půdě

18

Rozlet: Z Aera až do vesmíru

19

Zábava

20

L-159 ALCA ve službě vlasti

Aero

Magazín Ranvej pro zaměstnance společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s. 01/2025. Evidenční číslo: MK ČR E 24472
 Vydává: AERO Vodochody AEROSPACE a.s., U Letiště 374, Odolena Voda
 Kontakt: ranvej@aero.cz
 Výroba: Boomerang Communication s.r.o., Nad Kazankou 708/37, 171 00 Praha 7 – Troja, IČO 26447657, www.boomerang.agency
 Fotografie mohou být ilustrační, tiskové chyby vyhrazeny.

Vážení kolegové,

palivo bylo natankováno, předletová kontrola proběhla úspěšně, a tak posádka Aera před několika týdny vzlétla do roku 2025! Před námi je ambiciózní letový plán, ale my dobře víme, že pouhé lety po okruhu nikoho nenaučí dobře pilotovat letadlo. Skutečné dovednosti se získávají pouze v náročných podmínkách, kde se člověk musí vypořádat s nečekanými situacemi a překonávat překážky. Právě tyto zkušenosti formují schopnosti a připravují nás na opravdové výzvy. A protože v Aeru nepatříme mezi pasažéry, ale sedíme pevně v kokpitu, máme cíl jasný – stoupat výš, letět dál a být ještě lepší!

Každý takový let by měl mít svoji vizi a samozřejmě také misi. Naše mise? Trénovat nejlepší stíhací piloty, aby mohli chránit své nebe, ale také k obraně svými produkty přispívat. Už 106 let jsme oporou pro pět generací elitních pilotů po celém světě a tuto tradici hodláme hrdě udržet! Naše vize? Dodávat nejlepší podzvuková letadla na světě – od vývoje přes výrobu až po poprodejní podporu. L-39 Skyfox už teď mění pravidla hry a my jsme teprve na začátku.

Abychom dostáli svým cílům, budeme se i letos řídit našimi hodnotami: I v roce 2025 budeme TVOŘIVÍ – když něco nejde podle plánu, napíšeme si lepší! Aero vždycky hledalo nové cesty, místo aby slepě následovalo ostatní. Stále zůstáváme KOMPETENTNÍ – náš tým tvoří lidé, kteří vědí, co dělají. A když něco



nevíme? Naučíme se to rychleji, než letadlo stihne vzlétnout! EFEKTIVNÍ už jsme, ale budeme lepší. Nechceme plýtvat palivem, časem ani energií – a letos to posuneme ještě dál. A konečně vždy jsme byli a jsme SPOLEHLIVÍ – Aero, to nejsou kompromisy. Ať už jde o letadla, nebo o naši práci, co slíbíme, to dodáme.

Takže, dámy a pánové, připestejte se, let 2025 začíná! Čekají nás nové kontrakty, modernizace, přechod na nový ERP & PLM systém a další výzvy. Hlavní z nich si můžete přečíst v Letovém plánu 2025. Máme ale silný vítr v zádech, jasný plán a já vím, že máme skvělou posádku, která to zvládne!

Těším se na další let pod znakem AERO, tentokrát s číslem 2025.



Skyfox dostane posilovač řízení

I když by se to tak mohlo zdát, záletem ani sériovou produkcí vývoj nového letadla nekončí. Ba naopak – neustále je co zlepšovat, a to i v případě Skyfoxu. Právě pro něj se aktuálně chystá systém PCA neboli Pitch Control Actuator, který přispěje k vyšší ovladatelnosti a říditelnosti letounu, stejně jako k rozšíření letové obálky v závislosti na zatížení a poloze těžiště letounu. Ve zkratce pomůže pilotovi řídit sklon letadla podél příčné osy. Jde o komplexní systém, který navazuje na už implementovaný systém RCA neboli Roll Control Actuator, který pro změnu slouží k ovládání náklonu letadla do stran. Než bude systém začleněn, čekají ho ještě pozemní integrační zkoušky na zkušebním stendu „iron bird“, jehož součástí je i zařízení pro simulaci letového zatížení, včetně simulace vyvažování – trimu.



„Iron bird“ je speciální zařízení, v podstatě letadlo na zemi, které nikdy nevzlétne, ale slouží k testování a integraci všech letových systémů.



Inkubátor v běžném slova smyslu slouží k dokončení vývinu. U nás je tomu podobně. Jen místo novorozenců se v něm scházejí a dorůstají nejrůznější nápady na vylepšení nebo doplnění našich letadel a zefektivnění výroby. Může jít o inovace od zákazníků, které se dají aplikovat v širším spektru, nebo „jen“ zhodnocení, kde se vyplatí dražší nebo levnější komponenta. Pracovní skupina pod vedením Michala Orality se obměňuje podle potřeby a řádově řeší desítky projektů. A co se z inkubátoru vylíhlo v poslední době? Třeba může jít o nahrazení mechanického přístroje jeho moderní digitální verzí.

Dne 21. března jsme začali sestavovat moduly nového handlingu. Následovat budou parkovací stání, chodníčky a retenční plochy pro dešťovou vodu. V první polovině dubna se rozjede také práce na základech pro hangár.

Letecký svět v uších

V prosinci jsme konečně po dlouhém plánování spustili náš vlastní podcast, který všem posluchačům zase o trochu víc pootevře dveře do fascinujícího světa letectví. AeroCast vychází přesně jednou za měsíc a pod vedením zkušených moderátorů Michala Orlity a Lucie Kučerové přináší inspirativní rozhovory s lidmi, kteří stojí za úspěchy Aera nebo „jen“ sdílejí naši vášeň k letadlům, technologiím a létání. Zaposlouchejte se taky!



Sledujte náš AeroCast
na YouTube

Schválené nové investice

5,2 mil. **3,3 mil.** **3,0 mil.**

obnova počítačů
pořízených před
rokem 2020

trhačka

vrtací soupravy
pro A220

All-hands meeting – společně za jeden cíl

Ve dnech 5.–6. února 2025 proběhl letošní all-hands meeting, kterého se zúčastnili zaměstnanci napříč celou společností. Účelem setkání bylo představit Letový plán pro rok 2025 – tedy klíčové cíle, priority a směr, kterým se jako firma chceme letos vydat. All-hands meeting je důležitým nástrojem pro sdílení informací, podporu otevřené komunikace a posilování týmové kultury. Letošní ročník přinesl novinku v podobě možnosti pokládat dotazy online, což umožnilo zapojení opravdu všech, bez ohledu na místo nebo čas. Děkujeme všem, kdo se zúčastnili a aktivně přispěli – společně máme dobře nakreslený kurz a chuť vzlétnout!



Ondřej Koukol ↓

Dobře vyrobený model může létat i čtyřicet let



Sériová výroba nových Skyfoxů běží na plné obrátky. Jak jejich vývoj probíhal, jaké podněty do něj zasahovaly a na co je potřeba myslet, aby se letoun dobře prodával?

Na to nám odpověděl Ondřej Koukol, který vede oddělení produktové strategie.



→ **Co přesně u nás dělá oddělení produktové strategie?**

Naše oddělení je centrem, kde se schází podněty k vývoji a vylepšování našich produktů. Naším úkolem je definovat strategii, jak je realizovat.

→ **Jak zapadáte do vnitřní struktury Aera?**

Hlavními partnery jsou pro nás oddělení obchodu a inženýring. Pro kolegy z inženýringu zpracováváme podněty ze strany uživatelů, analyzujeme trendy na trhu jak u konkurence, tak u uživatelů. Na základě toho jim definujeme produkt, o který je u zákazníků zájem, a ve spolupráci s oddělením obchodu také plánujeme uvedení na trh včetně cenové struktury, za kterou bude prodejní. Inženýring produkt technicky navrhne a předloží nám ho k posouzení – fungujeme tedy trochu jako interní zákazník. Když produkt odpovídá zákaznickým i ekonomickým požadavkům, předáme ho do výroby a oddělení obchodu ho uvede na trh. Nesmíme ale zapomenout, že se nejedná jen o letoun jako celek, ale také o jeho jednotlivé agregáty, schopnosti nebo třeba propojené služby – to všechno je pro nás prodejní produkt.

→ **Takže návrh na úpravu produktu může přijít i zevnitř firmy?**

To se děje často. Kolegové z inženýringu nebo servisu přijdou s nápadem, jak naše produkty vylepšit, my k jejich návrhu zpracujeme ekonomickou analýzu a najdeme způsob, jak ho implementovat do výroby. S oddělením obchodu pak vypracujeme strategii, jak vylepšení prodávat.

→ **Odkud vzešel první podnět k zahájení vývoje letounu L-39 Skyfox?**

Když skončila sériová produkce L-159 ALCA, bylo pro Aero logické vrátit se k základu svého produktového portfolia – tedy k výrobě cvičných letadel. Poptávka po nich ale panovala i ze strany našich zákazníků. Už když jsem do Aera zhruba před dvaceti lety nastupoval, zpracovával náš šéfkonstruktor Jaromír Lang studie proveditelnosti, jak model L-39 Skyfox přizpůsobit požadavkům zákazníků v novém tisíciletí.

→ **Dvacet let je dlouhá doba. Objevily se nové technologie a materiály a předpokládám, že se proměnila i požadavky zákazníků. Jak to ovlivňuje produktový vývoj?**

Produkty v leteckém světě mají obecně velmi dlouhý životní cyklus. Když je model dobře nastavený a vyrobený, může létat i třicet čtyřicet let. Dlouhý je ale i proces jeho vývoje, a my proto musíme kontinuálně pracovat se změnami, které nastanou v průběhu. Dnes například výrobní postupy a dostupnost materiálů ovlivňuje nařízení REACH, které v EU omezuje používání potenciálně škodlivých chemických látek. Stejně tak musíme neustále zapracovávat měnící se požadavky zákazníků.

→ **Například?**

V oblasti cvičných letounů je dnes standardem velmi těsné propojení s komplexními výcvikovými systémy. Armády používají takzvané LVC neboli „Live, Virtual, Constructive“ simulátory. Zkratka značí propojení reálného operátora ovládajícího reálný prostředek, reálného operátora simulovaného prostředku a nakonec prostředku řízeného počítačem. Umožňují nacvičovat složité bojové scénáře, integrovat trénink letectva do výcviku dalších armádních složek, a dokonce i propojovat ve velkých cvičeních celé armády. Je to rozsáhlá oblast, na niž se aktuálně v produktové strategii hodně zaměřujeme a která nám zaručuje, že letoun bude mezi konkurenty zajímavý.

→ Vyhledáváte podněty pro vývoj Skyfoxů i vy sami?

Samozřejmě. Naše oddělení ve spolupráci s oddělením obchodu provádí průzkum trhu a požadavků zákazníků. Sledujeme, co dělá konkurence. Navštěvujeme konference, kde armády prezentují potřeby, kam technologie do budoucna směřovat. V současnosti je velkým tématem přechod na letouny čtvrtých a pátých generací. Jedním z cílů pro Skyfox je být konkurenceschopnou výcvikovou platformou pro tyto letouny.

→ Jak se do produktového vývoje promítá skutečnost, že Skyfox bude používán pro výcvik bojových pilotů NATO?

NATO je pro nás velké téma. Jen výčet různých schvalovacích protokolů, certifikátů a vývozních licencí by vydal na samostatný rozhovor. Kdybych měl vybrat hlavní technický požadavek, který z interoperability v rámci NATO vyplývá, tak to bude schopnost sdílení dat. Moderní armáda letoun vnímá jako jednu z mnoha částí velkých systémů, které spolu neustále komunikují. Vyměňují si taktické pokyny, sdílejí data z průzkumů, koordinují se s dalšími armádními složkami. Skyfox musí těmto vysokým nárokům dostát. Nesmíme ale zapomínat, že jsme ho nevyvíjeli pouze pro NATO. Je pro nás důležité prodávat ho i do Asie nebo Afriky, kde mají úplně jiné požadavky. Naše výhoda je, že Skyfox byl už od začátku vyvíjen pro široké spektrum využití. Aero má zkušenosti z mnoha různých trhů a jsme schopni vyjít vstříc i velmi specifickým požadavkům. Není pro nás problém například dodat letoun s kompletní dokumentací a palubními systémy komunikujícími v azbuce. To je něco, nad čím naše konkurence často jen krčí rameny.

→ Jak budou zákazníci Skyfoxu využívat? Pro jaká využití se dá letoun upravit? Základní varianty jsou dvě. První vychází z principu modelu Albatros L-39C. Je



↑

L-159 T2X dostala krásnou novou kamufláž, která prezentuje české letectví a průmysl. A že jí sluší.

primárně určena pro výcvik a na palubě má vybavení pro pokročilé tréninkové simulace. Nemá ale možnost podvěšení zbraní nebo dodatečného vybavení. Druhá varianta vychází z modelu L-39ZA. Pod ni je možné zavěsit cvičné či ostré zbraně nebo kontejner se specializovaným vybavením – například s kamerami, prostředky pro navádění chytrých bomb, optickými senzory a podobně. V nadcházejících letech chceme vyhodnotit, jak se tyto dvě větve budou ovlivňovat a prolínat. Je možné, že produktová strategie bude směřovat ke spojení obou variant v jeden univerzální model, který jen na konci výrobního procesu dovybavíme podle požadavku zákazníka.

→ V jaké fázi se teď projekt Skyfoxu nachází?

Naplnlo běžící sériová výroba a první zákazník už obdržel všechny objednané stroje. Dva letouny jsme už také předali Centru leteckého výcviku v Pardubicích,

kde na nich budou trénovat čeští vojenská piloti. Letos dále dodáme letouny maďarským vzdušným silám a další zakázky budou následovat. Naše oddělení už začalo sbírat od zákazníků zkušenosti a podněty. Ty nám určí, kam má produkt směřovat a jak bude vypadat v horizontu pěti či deseti let. Jestli podstoupí nějaký velký „mid-life upgrade“ a podobně.

→ Máte už o jeho budoucí podobě představu?

Víme, že bude směřovat ke stále užší integraci s pozemními tréninkovými systémy. Naše představa je prodávat letoun jako integrální součást výcvikového balíku, který zahrnuje i pozemní simulátor, VR systémy a další tréninkové nástroje. Budeme tomu přizpůsobovat nejen produktový vývoj, ale i třeba marketing, který pod naše oddělení rovněž spadá. Druhou oblastí je rozvoj víceúčelových schopností, jež jsou důležité pro naše potenciální zákazníky.

→ Bude se vaše oddělení zabývat výhradně Skyfoxem, nebo už začínáte přemýšlet o jiném modelu?

Vize v Aero vznikají pořád. Přemýšlíme o nich a zkoumáme, o jaké platformy panuje u zákazníků zájem. Základem produktové řady je ale pro nás dnes Skyfox, a pozornost se proto zaměřuje primárně na něj. Věřím, že bude létat dlouhé roky. ←

Skyfoxy přistály u LOM PRAHA



Centrum leteckého výcviku státního podniku LOM PRAHA od nás v únoru obdrželo dva cvičné proudové letouny L-39 Skyfox a další dva by měly být připraveny k předání do konce roku. Po dvou letech příprav, plánování a ladění si český letecký průmysl může připsat další milník. A proč jde o tak velkou událost?

Především jde o obrovský skok v úrovni výcviku pilotů Armády České republiky, kteří dosud neměli podobně sofistikovanou tréninkovou platformu k dispozici. Skyfoxy splňují požadavky moderních vzdušných sil a umožní letcům přípravu na letouny páté generace, včetně moderní platformy F-35. Zároveň nastavují nový standard v oblasti přípravy budoucích pilotů také pro program NATO Flight Training Europe.

„Předání prvních dvou letounů je významným okamžikem nejen pro Aero a LOM PRAHA, ale také pro celý český letecký průmysl,“ říká k předání předseda představenstva a prezident Aera Viktor Sotona. „Těším se na dodání zbývajících letounů, které budou připraveny k předání ve třetím čtvrtletí tohoto roku. Smlouva rovněž umožňuje, aby LOM PRAHA využil opci na nákup dalších čtyř letounů.“

Dva roky příprav

Smlouva na dodávku čtyř letounů byla podepsána 14. listopadu 2022, což dalo LOM PRAHA zhruba dva roky na

←
L-39 Skyfox pro nás zvětšil jeden z nejlepších air-to-air fotografií na světě Katsuhiko Tokunaga.

uskutečnění všech potřebných příprav, včetně modernizace infrastruktury a technologií. Mezi investicemi byl i certifikovaný letecký simulátor (tzv. Full Mission Simulator) letounů L-39 Skyfox od dceřiné společnosti LOM PRAHA VR Group, který výrazně urychlí přípravu pilotů.

Poprvé si letci-instruktoři LOM PRAHA mohli Skyfox vyzkoušet v říjnu loňského roku. „L-39 Skyfox je skvělý letoun pro výcvik mladých pilotů,“ okomentoval první zkušenost jeden z instruktorů Tomáš Merta. „Oproti předchozí generaci rychle reaguje na změny polohy řídicích pák, má vynikající akceleraci i deceleraci a snadno se ovládá i ve větších výškách nad čtyřmi kilometry.“ Pochvaloval si také moderní avioniku, která zajišťuje maximální bezpečnost i za nepříznivých povětrnostních podmínek, nebo moderní kokpit a intuitivní ovládání.

Na výrobě modelu Aero L-39 Skyfox se aktuálně podílí přibližně 600 subdodavatelů, z nichž 400 pochází z České republiky. ←

Jak prodat Skyfox

L-39 Skyfox významně posílil produktové portfolio Aero Vodochody. Zachovává vlastnosti legendárního L-39 Albatros, využívá ale nejmodernější materiály a technologie, nabízí možnosti západní i východní konfigurace... Ve výčtu superlativ bychom mohli pokračovat ještě dlouho. Jak je ale zákazníkům nejlépe tlumočit a přesvědčit je, že Skyfox je ideálním letounem právě pro ně? Tady přichází ke slovu obchodní oddělení.



Proces prodeje je v letecké výrobě stejně specifický jako obor sám. Už samotný produkt, kterým se dnes oddělení prodeje zabývá, nový L-39 Skyfox, vlastně není nový. O nástupci legendárních Albatrosů se ve Vodochodech uvažovalo již před několika dekadami. Jeho vývoj začal už v roce 2014 a poprvé byl veřejně předveden na Dnech NATO 2019. „Vývoj letadla není ostrov sám o sobě,“ říká obchodní ředitel pro Asii a Blízký východ Semír Aldabagh. „Tak komplexní projekt, jako je nový model letounu, vždy z něčeho

vychází. Navazuje na jinou úspěšnou sérii, vyplývá z požadavků zákazníků a ze standardů, které v oboru v konkrétním období existují.“

Moderní nástupce osvědčené legendy

Jak Semír Aldabagh vysvětluje, v případě letounu Skyfox se základ obchodní strategie odvíjel od úspěchů předcházejícího modelu L-39 Albatros. Primární pozornost obchodního oddělení se proto soustředila na zákazníky,

v jejichž výcvikových programech Albatrosy figurovaly, a dalo se tedy předpokládat, že budou mít o moderního nástupce zájem. Mezi hlavní „lákadla“ patří především integrace letadla do kompletního balíku výcvikových systémů pro stíhací letouny 4. a 5. generace. Skyfox umožňuje základní i pokročilý pilotní trénink. Disponuje integrovaným virtuálním výcvikovým systémem, simulátory misí, má nový avionický systém a prostředky pro nácvik komplexních bojových scénářů. „V dnešní





době se klade velký důraz na efektivitu výcviku," připomíná Semír Aldabagh. „Svým klientům proto předkládáme produkt, který se nezaměřuje na odlétané hodiny, ale na způsob, jakým je čas tréninku využit. Kdybych měl uvést příklad, tak v minulosti se kladl velký důraz na nácvik vzletu a přistání. Tréninkové lety byly krátké a piloti při nich pouze vzlétali a přistávali. Dnes díky pokročilým simulátorům Skyfoxu zvládne během letové hodiny natrénovat řadu dalších dovedností a úkolů. Časová a finanční efektivita je něco, co klienti velmi vítají.“

System západní i východní

Dalším vítaným faktorem Skyfoxu a s ním spojeného výcvikového systému je jeho vhodnost pro výcvik pilotů NATO, například v rámci iniciativy NATO Flight Training Europe, do které jsou zapojena výcviková střediska v CLV Pardubice i v Kecskemétu. Piloty připravuje na ovládání nejmodernějších strojů včetně amerických F-35. Pro zákazníky z členských zemí NATO je to samozřejmě

DOPROVODNÝ BALÍČEK

Samostatným produktem je i portfolio služeb pokrývajících životní cyklus letounů. Primárně jde o údržbu, opravy, modernizace a integrace nových technologií. Klienti mohou využít i služby servisních techniků v terénu a logistická řešení. Aby byly služby pro zákazníky cenově výhodné, je k letounu L-39 Skyfox nabízen produkt MAP – „Maintenance Advantage Plan“. Ten nabízí servis přesně definovaný podle využití letadla a je hrazený sazbou přepočítanou na letovou hodinu.

← **Semír Aldabagh u nás zodpovídá za rozvoj obchodních příležitostí a posilování vztahů s partnery v Asii a na Blízkém východě.**

zásadní podmínka. Pro ostatní země je to záruka, že jejich piloti budou vycvičeni na strojích odpovídajících nejpřísnějším standardům. „Naše největší přidaná hodnota jde ale ještě o něco dál,“ upozorňuje Semír Aldabagh. „Tradičně na světě existují dva standardy leteckého výcviku, které byly používány v zemích NATO a v zemích východního bloku. Západní a východní přístup se liší v mnoha ohledech. Avionikou, přístupem k tréninku, konkrétními výcvikovými postupy, prací s mechanikou a tak dále. Naše letouny umožňují výcvik v obou standardech i přechod z jednoho standardu na druhý. Zpravidla je mezi zákazníky zájem přibližovat se západnímu systému.“

Nové vlastnosti a nové trhy

Předchůdce Skyfoxu byl koncipován jako výcvikové letadlo. Nový letoun poskytuje majitelům daleko širší škálu využití. Obchodnímu oddělení se tím pádem otevřely zcela nové trhy i příležitosti k prodeji. „L-39 Skyfox prezentujeme zákazníkům jako víceúčelovou platformu,“ zdůrazňuje Semír Aldabagh. „Kromě výcviku je ho možné používat jako lehké bojové letadlo. Dokáže provádět podpůrné operace, průzkum, ostrahu hranic a lze ho osadit specializovaným vybavením. Pro naši obchodní strategii je to velká výhoda. Existuje řada zemí, na které jsme se dříve nezaměřovali, protože jejich ozbrojené složky nemají vojenský letecký výcvik ve svých prioritách. Tyto země ale mohou mít například problémy s pašeráky, mít zájem o zlepšení ochrany hranic, a tím pádem jsou pro nás dnes potenciálními zákazníky.“ Rozvoj možností využití letadla se už promítl do rozšíření teritoriálního záběru obchodu. Aero Vodochody je etablovaným dodavatelem

pro zákazníky v Evropě, Africe, Střední Asii, na Blízkém i Dálném východě. Všestrannost Skyfoxu, především schopnost provádět průzkum a hraniční patroly, otevřela ale obchodníkům dveře například i v Jižní Americe.

V hlavní roli diplomacie

Jak probíhá proces prodeje v praxi? Jeho podobu do velké míry ovlivňuje fakt, že Skyfox je primárně určen pro vojenské účely. Partnerem pro oddělení obchodu jsou proto státem zřízené organizace nebo přímo ministerstva obrany. Řada kontaktů na potenciální zákazníky vychází z historie, mohou ale být navazovány i na veletrzích, konferencích či přímým jednáním se státními představiteli. „Naše činnost je hodně navázaná na mezinárodní diplomacii,“ říká Semír Aldabagh. Jak vysvětluje, kontaktní osobou pro obchodníky Aero bývá zpravidla vojenský přidělenec na české ambasádě a jeho protějšek ve státních službách konkrétní země. Spolupráce s ambasádami je zejména v počáteční fázi zásadní. Diplomaté dokážou Aero nejenom uvést, ale také asistovat při zvládání náležitostí a procesů, které se stát od státu liší. Existují pochopitelně případy, kdy se velvyslanectví ve zprostředkovávání obchodních kontraktů neangažují. I tehdy ale diplomaté mohou pomoci s představením a navázáním kontaktů.

Přidané hodnoty

Uzavřením kontraktu působnost oddělení prodeje nekončí. Jeho činnost je velmi těsně provázaná s ostatními týmy Aero. Pro oddělení výroby vypracovává obchodní výhled, podle kterého se ladí objemy výroby. Inženýringu zprostředkovává kontakt se zákazníky a tlumočí požadavky na případné úpravy a vylepšení. S kolegy z oddělení produktové strategie připravuje ekonomické analýzy a plány cenové struktury, aby byly produkty pro zákazníky atraktivní. Spolupráce se zákazníkem



↑ První maďarský L-39 Skyfox v zákaznické kamufláži připravený na předání.

nakonec nezaniká okamžikem prodeje. Skyfoxy, stejně jako všechny produkty Aero Vodochody, jsou konstruovány na dlouholetou životnost. Další služby, které Aero nabízí, jsou zahrnuté do portfolia označovaného zkratkou FOSS. „Follow-on Support and Service,“ vysvětluje Semír Aldabagh. „Kontrakt na služby MAP a FOSS navazuje na akviziční smlouvu a rozšiřuje spolupráci s klientem o služby v oblasti materiální, avionické či letecké

podpory. Může to znamenat, že naši pracovníci působí určitý čas přímo u klienta, poskytují dohled nebo se i podílejí na specializovaných činnostech.“

Dlouhá léta a dlouhé lety

Požadavky trhu se neustále mění a s nimi se musí měnit i nabídka, kterou oddělení obchodu zákazníkům přináší. Je proto samozřejmé, že se podílí i na tvorbě nápadů a vizí, které v Aero Vodochody neustále vznikají. Jejich společným jmenovatelem ale vždy budou zásady, které obchodníkům u klientů otvírají dveře již dlouhá léta. Špičkové a spolehlivé letouny, schopné létat dlouho při nebyvale nízkých nákladech. ←

Marketingové nástroje? Strategie, pružnost a improvizace

Jak vypadá práce brand managera ve světě letectví? Proč se nedá marketing vojenských letounů srovnávat s kampaněmi na spotřební zboží? A co dělat, když se váš stánek nevejde do hangáru? Na všechny tyto otázky zná odpověď marketingová manažerka Lucie Kučerová.



Kromě kancelářské práce při nastavování a řízení značky zažívá Lucie i zajímavosti v terénu. Hodně akcí sama fotí, a tak se dostala například k nočnímu létání maďarských pilotů, nakládání vietnamských letounů nebo třeba k přípravě návštěvy prezidenta republiky Petra Pavla v Aeru.

Náš marketing je jiný než kampaň na mobily nebo třeba auta. Ty se na konci vyhodnotí a zjistí se, kolik se toho prodalo. „U letadel ne: našimi zákazníky jsou vlády a armády,“ popisuje Lucie Kučerová. „Celý proces trvá roky a my musíme se zákazníky udržovat dlouhodobé vztahy. Věnovat se jim a přesvědčit je o naší kvalitě, potkávat je na veletrzích, konferencích, airshow a zvat je i k nám na prohlídky. Formujeme ale také povědomí o značce. Brand není jen logo nebo barvy, ale to, jak nás zákazníci a komunita vnímají. Je proto důležité udržovat konzistentní obraz napříč všemi kanály a situacemi – ať už jsme na Dubai Airshow, představujeme svůj letoun, nebo komunikujeme mezi sebou v rámci interní komunikace.“

Typická jednání trvají klidně tři nebo čtyři roky, než jsou vidět výsledky. Jako výzvu Lucie Kučerová zmiňuje jedno: být ženou v mužském leteckém světě. „Obzvlášť v arabských zemích na mě většinou koukají nevěřičně. Žena, která na místě všechno koordinuje? Často mi ze začátku ani nepodají ruku. Po několika dnech se to ale většinou zlomí a zůstáváme v kontaktu i dlouho po konání akce. Také se mi stává, že mě mají za hostesku,“ směje se dáma, jež na podobných výpravách koordinuje tým i dvaceti lidí, musí se rychle rozhodovat a pružně reagovat. A improvizovat: „Jednou jsme přijeli na airshow do Maďarska. S předstihem jsme vše prohlédli a naplánovali. Jenomže kolegové nám pak poslali chybné rozměry hangáru – vnější místo vnitřních. A nám se tam nevešly dva stánky. Tak jsme vzali flexu a na místě jeden trochu přišli. I to k tomu patří.“ ←

Lucie Kučerová u nás pracuje přes sedm let. „Když jsem nastupovala, věděla jsem, že letadlo je stroj, který mě doveze na dovolenou. Ale úplně jsem letadlům propadla. Doma máme obrazy, modely. A aktuálně se chystám na pilotní licenci na ultralight.“



← Lis je ideální pro odvětví s nižšími objemy výroby, kde je kladen důraz na vysokou přesnost a kvalitu.



„Nový stroj umožňuje obrábět díly z hliníkových slitin rychleji a kvalitněji, než jsme dosud dokázali. Zvýší se tak produktivita, spolehlivost i ziskovost, což se pozitivně odrazí na plánování výroby, vlastní výrobě či údržbě,“ popisuje Michael Stuchlík, vedoucí managementu průmyslových projektů. „Navíc se díky integrované paletizaci, obousměrnému přenosu dat nebo možnosti pracovat zcela automaticky bez obsluhy jedná o stroj, který zapadá do konceptu digitalizace v rámci průmyslu 4.0.“

Dalším přírůstkem strojního vybavení je také nový lis technologie fluid forming QUINTUS QFC 1x2-800. Ten nahrazuje aktuálně používaný lis, který po dobu náběhu novinky zůstává v provozu, aby se zajistil hladký přechod na novou technologii. „Nový lis je významně produktivnější a lze jej snáze a levněji provozovat i udržovat – u starého lisu kupříkladu trvala výměna membrány čtyři dny, u nového to jsou čtyři hodiny,“ vysvětluje Michael Stuchlík.

Investici doplňuje vertikální skladovací systém, díky němuž se v hale ušetří podlahová plocha, vznikne více prostoru k manipulaci s díly a přípravky a citelně se zkrátí logistické časy. ←

Obměňujeme stroje i software

Nový obráběcí stroj, který jsme nainstalovali loni, zbrusu nový lis nebo možnost výměny dat mezi obráběcími centry a seřizovnou pomocí čipů. To je jen několik novinek z našich dílen, s kterými se stojí za to seznámit.

Starší obráběcí centrum pomalu přestávalo stačit stále náročnějším požadavkům – proto jsme ho v loňském roce nahradili strojem nové generace. STARRAG STC 800 X je prvním kusem velmi přesného a vysoce produktivního obráběcího centra, které se v Česku objevilo. Oproti předchůdci se pyšní výrazně lepšími technickými parametry, výhodou je rovněž zajištění servisu od lokální společnosti.



Život v oblacích

Michal Orlita je český pilot, publicista, instruktor a propagátor letectví s mnohaletou praxí, který v Aeru pracuje v oddělení vývoje. Klub leteckých novinářů ČR mu letos udělil ocenění za přínos v oblasti vzdělávání a popularizace letectví.

Létání Michala Orlitu provází celý život – a vlastně by se dalo říct, že ještě o trochu déle. Má ho totiž v genech. „Můj otec je ze čtyř sourozenců a všichni čtyři litali,“ popisuje. „Rodiče se navíc seznámili na letišti a já to po nich zdědil.“

Praktické tipy pilotům

Svoje letecké zkušenosti si Michal rozhodně nenechává pro sebe. Na svém webu Orlita.net pokrývá již 20 let všechno od praktických tipů pro létání přes zajímavosti z historie československých letadel až po zápisky z vlastních letů do zahraničí. Zájemci tu najdou i trojici e-booků „Příručka poctivého pilota“,

„Létání do zahraničí“ a „Jak to letělo?“, jichž je skromným autorem. „Články o historii moravských letadel jsou částečně založené na tom, co celé roky dělal můj otec,“ doplňuje. „Výsledek je kombinace práce nás obou.“

„Na rodinných akcích se s kamarádem musíme držet, abychom se nebavili o lítání, než jdou manželky spát. Jakmile začneme, tak už se těžko přestává.“

← **Začínal létat na větroních a ultralightech a dnes má pod křídly přes 35 let zkušeností.**

Před mikrofonem i kamerou

Michal je také spoluvůdcem projektu AirGuru.cz, pod jehož záštitou vychází i populární podcast Kecání o lítání. V něm společně s řídícím letového provozu Adamem Jandorou a instruktorem Vítem Novozámským rozebírá nejen perličky ze života pilotů a co všechno řídicí řeší, když zrovna nemluví do rádia. Jeho bohatých zkušeností jsme se rozhodli využít i u nás, takže si ho můžete poslechnout také jako jednoho ze dvou moderátorů AeroCastu.

A protože od mikrofonu je před kamerou už jenom krůček, byl Michal přizván i do pořadu O letadlech a létání na Stream.cz. ivákům tam představují různá letadla ze slavné historie našeho letectví (třeba L-200 Morava nebo Z-37 Čmelák) nebo jen tak debatují o létání.

Celoživotní koníček

Letadla a létání jsou pro Michala Orlitu celoživotním koníčkem i posláním. Kromě své osvětové činnosti má sám nalétáno přes 1 500 hodin a ve volných chvílích dělá i instruktora v Kunovicích či v Brně. Není proto divu, že ho po více než 35 letech v oblacích ocenil rovněž Klub leteckých novinářů ČR. „Překvapilo mě to a potěšilo,“ říká k ocenění. „Je příjemné vědět, že si někdo všimne toho, co děláte. A pro mě je to zase dobrá motivace v tom pokračovat.“ ←

Prezident Petr Pavel v roli ambasadora letounu L-39 Skyfox



Dne 16. října 2024 na výstavě Future Forces Forum v Letňanech dochází k významnému okamžiku. Prezident Pavel s vedením společnosti křtí nový letoun L-39NG na Skyfox. Tehdy ještě netušíme, že to zdaleka není jejich poslední setkání. Ani že se spolu vydají i do oblak.

Že jde o mimořádné spojení a zalíbení, začíná pomalu vycházet najevo pár měsíců po výstavě. V únoru 2025 prezident s potěšením přijímá účast na natáčení medailonku pro slavnostní vyhlášení Leteckého sportovce roku 2024. Během galavečera předává ocenění vítězům a také poprvé usedá do kokpitu Skyfoxu během předtočené scénky s hercem Dejvického divadla Martinem Myšičkou.

Prezident v kokpitu

Skutečně památná chvíle přijde ale až o měsíc později – 19. března 2025 se prezident Petr Pavel rozhodne se Skyfoxem za doprovodu zkušeného pilota Davida Jahody vzlétnout, okusit výjimečnost tohoto letounu a pocítit jeho dynamiku a letové schopnosti na vlastní kůži.

Prezidentova návštěva nakonec nezůstane jen u létání – projde si výrobní haly, setká se se zaměstnanci a na vlastní oči vidí a ocení precizní práci, která dělá Aero světově uznávaným leteckým výrobcem.

Prestiž hrdiny

Jsme hrdí, že právě prezident Pavel svou aktivní podporou a účastí na těchto významných událostech propůjčuje naší značce Skyfox charakter hrdiny a pomáhá tak vytvářet silné a emocionální spojení s širokou



↑ U prezidentovy návštěvy nemohla chybět ani Česká televize, která ho na místě vyzpovídala.

↓ Kromě prohlídky závodu se nám pan prezident také podepsal do návštěvní knihy a nechal nám v ní krásné přání.



Gratulujeme
kolegům
ke kulatým
pracovním
výročím

40 let
Truhlář Lubomír

35 let
Zázvorková Lenka

30 let
Weiss Petr

25 let
Mejstřík Petr

20 let
Trška Roman

15 let
Hönig Martin
Odstrčil Vladimír
Šváb Jaroslav
Zrubecká Lenka
Serafin Jaroslav
Žaloudík Martin

10 let
Kvasničková Eva
Böhm Petr
Šourek Tomáš
Hrubý Ondřej
Dobiášek Milan

veřejností včetně mezinárodního přesahu. Přináší tím prestiž a důvěryhodnost nejen samotnému letounu, ale i celé naší společnosti.

To, že si vybral právě nás, je klíčové pro úspěch Aera na domácím i mezinárodním trhu. Prezidentova přítomnost a podpora dodávají letounu L-39 Skyfox punc výjimečnosti a potvrzují jeho nezpochybnitelný význam pro český letecký průmysl, ale i bezpečnost Česka. ←

Z Aera až do vesmíru

Co mají společného někdejší europoslanec a bojový pilot ve výslužbě Vladimír Remek, stíhací pilot Aleš Svoboda a americký miliardář Jared Isaacman? Všichni trénovali na našich letadlech. A všichni se podívali dál než jakýkoli člověk před nimi.



← Vladimír Remek na korejské známce z roku 1988

Jared Isaacman (vlevo) a L-39

↓ Astronaut Aleš Svoboda



Miliardář a průkopník

Potenciální nový šéf NASA Jared Isaacman je důkazem, že cesta do kosmu nemusí vést jen přes armádní výcvik. I on má bohaté zkušenosti s vojenskými letouny, včetně L-39 Albatros a L-159 ALCA, na kterých pravidelně trénuje. Jeho firma Draken International provozuje největší soukromě vlastněnou letku bývalých vojenských letounů na světě, včetně 21 českých letadel L-159 ALCA. Jako civilní pilot už absolvoval soukromý let na oběžnou dráhu a další mise ho možná posunou až k Měsíci.

První československý kosmonaut

Možná vás to překvapí, ale i Česko má svého kosmonauta. Byl to právě Vladimír Remek, kdo se v roce 1978 stal prvním a dosud jediným Čechem, který se vydal do vesmíru na palubě sovětské lodi Sojuz 28. A to mimo jiné i díky průpravě na proudových letounech Aero L-29 Delfín a později L-39 Albatros. V kosmu strávil téměř osm dní, ve své době jako 87. člověk, který kdy opustil Zemi.

Český astronaut v záloze

Aleš Svoboda patří k nové generaci astronautů. Jako stíhací pilot s více než 1 600 nalétanými hodinami získal bohaté zkušenosti na letounech L-159 ALCA a L-39 Albatros. I díky tomu se mu v roce 2022 podařilo porazit konkurenci více než 22 000 uchazečů a stal se členem ESA Astronaut Class of 2022, kde společně s 10 dalšími kolegy tvoří tým tzv. projektových astronautů. Pokud se naskytne příležitost, mohl by se stát druhým Čechem ve vesmíru.

NAŠE STOPA VE SPACEX

Čtvrtý muž, který začínal na našich letounech a je osobou s kosmickým programem přímo spojenou, je miliardář Elon Musk. I díky němu dnes piloti ve výcviku SpaceX používají L-39 Albatros.

Kvíz

Na předchozích stranách vzpomínáme další návštěvu prezidenta Petra Pavla v Aeru. Státníků, kteří sami létali na bojových letounech, bychom v historii letectví našli celou řadu. Proto jsme jim věnovali i tento kvíz.

1. Americký prezident George H. W. Bush, který zastával úřad v letech 1989–1993, byl v mládí sestřelen nad Pacifikem. V jakém to bylo letadle?

- a) F6F Hellcat
- b) TBF Avenger
- c) F4U Corsair

2. Který z následujících vlivných mužů třetí říše byl za první světové války leteckým esem?

- a) Heinrich Himmler
- b) Albert Speer
- c) Hermann Göring

3. Mezi pilotující vůdce národů patřil i fašistický diktátor Benito Mussolini. Do žaru bitvy se nikdy nepodíval. Vrcholem jeho aviatické zkušenosti byl:

- a) Propagační let, mající demonstrovat jeho připravenost
- b) Průzkumný let nad africkou pevninou
- c) Přelet Itálie ze sicilského Trapani do Milána

4. Aktuální král které nordické země má zkušenosti s bojovými letouny a před svým nástupem na trůn dosáhl hodnosti poručíka?

- a) Dánska
- b) Finska
- c) Švédsko

Křížovka

Aero	TIŠÍCI CITOSLOVCE	PYTLovina NA BAVLNU	MODLA	Aero	OPATŘENÁ OSIVEM	PRODUKT LEDVIN	Aero	Aero	CHEMICKÁ ZN. ŽELEZA	MPZ KONGA BRAZZAVILLE	STANEK	Aero	
SLOVEN. PŘEDLOŽKA				MEDITAČNÍ CITOSLOVCE			Aero	FRKNUTÍ BĚSNĚNÍ				Aero	
OVOČNÁ ZAHRADA				SLOVENSKY SE POVRCHOVÝ DŮL			FOTBALOVÍ OBRÁNCI					AMER. BASKETBALOVÁ ASOCIACE	
1. DÍL TAJENKY									PENĚZNÍ POUKÁZKA				
Aero	OHRADA ZKR. ZÁKLADNÍCH PROSTŘEDKŮ					ZKRATKA AMERICKÉHO DOLARU					ZN. ANTIMONU		
PŘEDLOŽKA			MÁCHOVO DÍLO SEVEROZÁPAD			2. DÍL TAJENKY					DOMÁCKÝ EDUARD		
ŘADRO				ANGL. VÍDEŇSKÝ UZENÝ PÁREK	ZÁPACH		NÁŠ MODERÁTOR	DRUH PEČIVA MPZ MALGÁŠSKÉ REPUBLIKY				SOUČÁST KARATE	ATOL V SOUDOSTROVÍ RALIK
Aero	PLOCHÉ PRKNO	KÓD ZIMBABWE OBYVATEL ASIE			ŠÁLENÍ ZVUČNĚ ZNĚJÍCÍ				SPORTOVNÍ ZKRATKA	PŘEDLOŽKA ČÁST HLAVY SAVČŮ			
RUSKÝ SOUHLAS			NÁŠ KOMIK MEZINÁRODNÍ KÓD SALAMOUNO- VÝCH OSTROVŮ					DRĚVENÁ STAVBA					
NĚM. PŘÍSTAV							NANUK ZAVÁŘENINA	NÁSTROJE K PROŠÍVÁNÍ					
3. DÍL TAJENKY									ANGL. ŠPENDLÍK JEDNOTKA PRÁCE A ENERGIE (ZNAČKA)				
PŘÍRUČNÍ ZAVAZDLO								VYRÁBĚT LÁTKU					EROM, AJKE, BECL, SB, MAM, IZER, RCB
LATIN. ALE			ČÁST OBRAZU					KAZAŠSKÉ JEZERO					

Tajenka: Společně jsme silnější

Sudoku

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

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

L-159 ALCA VE SLUŽBĚ VLASTI. Letoun byl začleněn do výzbroje Vzdušných sil Armády České republiky v roce 2000. V armádě v současnosti operuje celkem 24 letadel, z toho 16 jednomístných a 8 dvoumístných. Jejich hlavním určením je letecká podpora pozemních vojsk a v omezené míře i boj proti vzdušným cílům. Čestí piloti a pozemní personál se od začátku zavedení účastní spojeneckých cvičení také mimo území České republiky.

