

Ranvej

03→2024

Aero

MAGAZÍN PRO
ZAMĚSTNANCE

Skyfox
startuje

premiéra →

2↓
Z nahledu



Nový Zéland

Rozloha: 268 021 km²

Počet obyvatel:
5 010 570 (2020)

Nejvyšší bod:
Mount Cook
(3 724 m n. m.)

Liščí ledovec

Fox Glacier (maorsky Te Moeka o Tuawe) se nachází v blízkosti stejnojmenné vesnice v národním parku Westland Tai Poutini na západním pobřeží Nového Zélandu. Je dlouhý 13 km a jeho koncová stěna se tyčí až do výšky 300 metrů nad mořem.

→ Tento pohled se vám naskytne, když si na Novém Zélandu zaplatíte výlet vrtulníkem okolo Mount Cook.

02

Z nahladu: Liščí ledovec
na Novém Zélandu

03

Editorial / Obsah

04→05

Letem světem: Novinky z branže

06→08

Na frekvenci: S hlavním
konstruktérem L-39NG
Jaromírem Langem

09

Pod drobnohledem: Registrace
názvu letadla v zahraničí

10→13

Téma: Engéčko má nové jméno

14

Profese: Lakýrník

15

Na palubě: Víťame kolegy
z Filipín

16

Svět Aero: Novinky od nás
z Vodochod

17

Naše hvězda: Petr Böhm
si zkusil i jednu etapu
Tour de France

18

Srovnáme kurz: Na letišti
vyroste nový hangár

19

Zábava

20

Legenda: Na L-39CW jsme si
vyzkoušeli motor do engéčka



Milí kolegové,

určitě jste si už všimli, že titulní stránka tohoto vydání Ranvej je jiná než obvykle. Žádné letadlo, žádný kolega. Je prostě unikátní a důvodem není nic jiného, než že 16. 10. 2024 dostalo engéčko konečně své nové jméno! Dovolte mi tedy, abych vám s hrdostí představil Skyfox!

Víte, že mám rád příběhy, a jeden krásný píše Aero posledních deset let. Před časem byla svatba, pak se engéčko narodilo a teď konečně přišel křest. O tom, proč se jmenuje, jak se jmenuje, a jak složité je pojmenovat takové letadlo, se dočtete právě v tomto vydání.

Před třemi lety jsme se s některými z vás snažili zjistit, kterému zvířeti by se Aero mohlo podobat nejvíce a které zvíře by chtělo být v budoucnu. Vyšla nám z toho želva, která je jistě moudrá, zkušená, ale také pomalá a trochu zkosnatělá, a chtěli jsme se stát liškou, která je chytrá a mazaná, soběstačná, přizpůsobivá

a hbitá. A já myslím, že Aero už je opravdu liška, i když si stále trochu drží svou želví historii a želví DNA v sobě nezapře.

Liška vás tedy bude provázet celým číslem. Rubriku Rozhovor tentokrát nemohl obsadit nikdo jiný než Jaromír Lang, duchovní otec Skyfoxu. Dále se dozvíte, jak se lakuje letadlo, proč a jak se vlastně letadla pojmenovávají, a i kvíz je v tomto čísle speciální.

Od dnešního dne jde tedy engéčko ve stopách svých starších sourozenců, jako jsou Albatros nebo Delfín, a i když pro mne i pro vás to možná bude engéčko už navždy, věřte, že budoucnost ponese hrdě jméno Skyfox.

Aero

Magazín Ranvej pro zaměstnance společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a. s. 03/2024. 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.

Předvedli jsme svůj prototyp L39NG 7004 na leteckých show v Egyptě a Alžírsku

Na přelomu srpna a září provedli naši zkušební piloti neobvyklý výlet s prototypem L39NG 7004 po leteckých vystoupeních v Egyptě a Alžírsku. Při letu do Egypta a zpět absolvovali celkem po dvou mezipřistáních v Bulharsku a v Turecku. Cesta do Alžírska si vyžádala tam i zpět jedno mezipřistání ve Francii. Na alžírskou misi jsme pro zvýšení doletu využili podvěsné nádrže. Obě akce dohromady zabraly dva týdny, ale také mnoho týdnů příprav předem. Bylo nutné získat povolení k průletu mnoha zemí s prototypem, který je provozovaný na Zvláštní osvědčení letové způsobilosti. Letovou posádku doprovázela také posádka pozemního personálu, složená z našich mechaniků z hangáru vývoje. Předvedení letounu bylo úspěšné. Obě země jsou významným dlouholetým zákazníkem Aera Vodochody.



Letošní Dny NATO, které se měly o víkend 21.–22. září konat na ostravském letišti, museli organizátoři kvůli povodním zrušit. Přímo na letišti se sice voda nedostala, ale silně podmáčené terény a zhoršený stav příjezdových komunikací neumožnily akci náležitě připravit.

V letošním roce vykazuje Embraer silný růst zejména ve druhém čtvrtletí. Dodávky letadel se ve srovnání s předchozím rokem zvýšily o 88 %, přičemž společnost doručila 47 letadel, z toho 19 komerčních a 27 privátních jetů.

Družice Sentinel-1B z programu Copernicus úspěšně dokončila přípravy na likvidaci, zahrnující snížení oběžné dráhy a pasivaci palubních systémů. Družice bude bezpečně zničena vstupem do atmosféry během následujících 25 let. ESA a EU se tak hlásí k bezpečnému a udržitelnému provozu ve vesmíru. Celá akce zároveň poskytuje cenné zkušenosti pro budoucí mise.

První engéčka v modifikaci T1 poputují ještě letos k zákazníkovi



ŠKOLÍME PILOTY A MECHANIKY NA VERZI T1

V srpnu byly zahájeny výcviky mechaniků prvních zákazníků pro verzi L39NG T1 a v září následovalo zahájení výcviku pilotů. Obě akce jsou velmi náročné z hlediska organizace a načasování, ale zejména z hlediska budování reputace Aera u našich zákazníků. Školení potrvá do konce ledna roku 2025.

V inženýringu byl dokončen projekt vývoje, zkoušek a certifikace konfigurace letadla L39NG T1. Modifikace obsahuje několik vylepšení v oblasti nočního vidění, virtuálního výcvikového systému, navigačních systémů

a také uvedení do provozu přídavné palivové nádrže v západním provedení. Typový certifikát byl vydán během prázdnin a dodávky prvních letadel zákazníkovi jsou plánovány ještě do konce roku 2024.

Schválené nové investice

cca **100 mil.** **13 mil.** **3,5 mil.**

Nový integrovaný
informační
systém ERP

Výměna podzemního
vedení kabelů
vysokého napětí

3x vysokozdvížná
technika



Pokrok v přípravě zkoušek na vývoji posilovače podélného řízení

Během prázdnin byla dokončena instalace nosné části pozemního stendu systémů pro připravované zkoušky na vývoj posilovače podélného řízení pro letoun L-39NG. Jde o technicky komplexní vývojový systém, který modifikuje řídicí síly v podélném řízení nejen při limitních násobcích letové obálky letounu. Díky tomu půjde nejen vyzbrojit L-39NG, ale také pokračovat v integraci autopilotního systému a tím dále rozšiřovat růstový potenciál a schopnosti našeho letounu. Vývoj žije!

6↓
Na frekvenci

Největší výzvou byl výběr motoru

Jaromír Lang →



První kroky Jaromíra Langa vedou ráno vždycky do vývojového hangáru, kde se potřebuje přesvědčit, že vše běží, jak má. A navíc se tam, jak sám říká, od mechaniků o svém letadle dozví věci, které by jinak jako hlavní konstruktér neměl šanci zjistit.



→ Vy jste vlastně takovým pomyslným otcem letounu L-39NG, který teď dostal jméno Skyfox. Nepřipadáte si trochu jako rodič, který právě křtí své dítě?

Je to pro mě takový zvláštní pocit. Dělán na tom projektu přes deset let a celou tu dobu letadlu říkáme L-39NG. Musel jsem si na to jméno chvíli zvykat, na druhé straně ale každé z našich letadel nějaké mělo. Delfín, Albatros, Alca nebo třeba Fenek, což byl letoun L-59T určený pro Tunisko.

→ Jak se vám název Skyfox líbí a jak podle vás charakterizuje vaše letadlo?

Řekl bych, že nový název vystihuje to letadlo docela přesně, protože se jedná o malý stroj, který je hbitý a v podstatě umí plnou akrobacii. Jako proudové letadlo je L-39 Skyfox rychlé a šikovní, přitom má pokročilé avionické systémy, takže umí pro pilota simulovat prostředí, zbraně nebo radar tak, aby si připadal jako ve skutečném boji. Dalo by se tedy říct, že to letadlo je podobně chytré jako liška.

→ Když v rychlosti prolétneme těch deset let, během nichž se Skyfox rodil, s čím jste se při vývoji a výrobě prototypu nejvíc prali?

Asi největší výzvou byl výběr motoru, protože v téhle kategorii na světě není moc takových, které by se hodily do vojenského letadla. Nakonec jsme vybrali motor od firmy Williams International. Je malý a lehký, a přitom s lehčím letadlem stejně výkonný jako jeho předchůdce ve starém L-39 Albatros. Docela nám dalo zabrat připojení toho motoru na letounové systémy, protože vzduch, který z něj odebíráme třeba pro systém klimatizace nebo pro další systémy, má teplotu

500 °C. Museli jsme zajistit odpovídající systém chlazení, protože v původní teplotě by ten vzduch mohl ohrozit i konstrukci letadla. Materiál, z něhož je L-39 Skyfox postavený, by takové teploty nevydržel. Složitě samozřejmě bylo i vyladit avionický systém, protože ho skládáme z výrobků několika firem z různých zemí.

→ Jaké byly první ohlasy pilotů, když jste letadlo poprvé poslali do vzduchu?

Ten prototyp, nebo dá se říct ten technologický demonstrátor, který byl postaven na bázi staré L-39, zalétávali ještě starší piloti, pánové Kvarda a Schützner. Nejdřív k tomu přistupovali, jako že je to v podstatě Albatros, na který jsou zvyklí, a těžko je na něm něco může překvapit. Jenže pak se tím letadlem proletěli a pochvalovali si, jak krásně letí a jak má ten nový motor krátký reakční čas, a tedy rychlou akceleraci. To mě vážně potěšilo.

→ Oproti Albatrosu konstruovanému a prokazovanému podle starých sovětských a československých předpisů, musel letoun nové generace už odpovídat regulím Evropské obranné agentury. Co to pro vývoj obnášelo?

Ze začátku nám to dalo dost zabrat, protože jsme museli ty nové předpisy nastudovat a sestavit z nich tzv. certifikační matici. Byl to ohromný excelový soubor o cca 8 tisících řádcích, kde každý řádek obsahoval nějaký paragraf předpisů, ke kterému se vždycky muselo napsat, jakým způsobem se bude prokazovat. Ze začátku na tom pracoval tým asi 140 lidí, na prvních schůzkách k projektu nás byl plný kinosál. Tu matici jsme měli ve finální podobě v roce 2018 a ještě na konci téhož roku vzlétl první prototyp.



Práce na letounu pro Jaromíra nekončí ani poté, co byla spuštěna sériová výroba a L-39NG dostal nové jméno.

→ Jaké nejdůležitější fáze předcházely z pohledu konstruktéra zrodu tohoto prototypu?

V roce 2014 jsme začínali diskutovat s dalšími partnery projektu, abychom si stanovili tzv. technicko-taktické požadavky. Museli jsme si přesně specifikovat základní parametry, co od toho aeroplánu chceme. Co má umět, jak má být velký, jak rychle má létat, co má nést za zbraně atd. Poté jsme ve spolupráci se všemi odbornými skupinami připravili technické specifikace toho letadla, což je řídicí dokument, který předkládáme leteckému úřadu. Následovaly práce na tzv. design review, kde už se řeší návrh letounu a různé varianty vybavení. Na konci tohoto procesu nám ze všech variant vypadlo vždy jedno řešení, na základě čehož jsme mohli začít s rozkreslováním detailní konstrukce letadla. Design review proběhlo v roce 2016 a po jeho uzavření jsme tedy měli zhruba dva roky, než byl první prototyp připraven ke zkoušce.

→ Jak moc se tento prototyp lišil od dnešního, sériově vyráběného letounu?

My jsme se samozřejmě snažili, aby se lišil co nejméně. Z hlediska konstrukce draku se jedná o prakticky identické stroje, nějaké nepodstatné změny vznikly kvůli požadavkům z výroby. Typicky je to něco ve stylu, že prototyp má někde díru šestku, ale z výroby přijdou s tím, že by tam potřebovali spíš osmičku, aby se tam lépe dostali. Největší rozdíl vidím v tom, že prototyp takzvaně preparujeme. To znamená, že tam kromě normálních systémů instalujeme ještě systém měřicí techniky, která nám ukazuje, jak se ten prototyp chová, v sériově vyráběném letadlu už ale není.

HLAVU SI NEJLÉPE VYČISTÍ NA MOTORCE

Motorčky fascinovaly Jaromíra už od dětství a zůstalo mu to dodnes. Sám říká, že největší relax je pro něj projížďka na jeho cestovním enduru: „Ty dnešní motorčky jsou fakt rychlé a člověk na nich zjistí, že nesmí myslet na nic jiného, a musí se soustředit jednoduše na řízení. Krásně mi to vyčistí hlavu a pak si třeba večer sednu doma a najdu řešení nějakého problému, na které jsem předtím nemohl přijít.“

→ Vzhledem k tomu, jak zapáleně o letadlech mluvíte a kolik let jste u nich strávil, se mi nechce věřit, že jste se o ně až do maturity vlastně moc nezajímal.

Mě jako kluka zajímaly spíš motory aut a především motorek. Po strojní průmyslovce jsem se ale dostal na obor leteckých motorů na ČVUT a velice rychle jsem pochopil, že letecké motory jsou vrcholem motorařiny vůbec. Navíc na té škole panovalo mezi mými spolužáky takové nadšení pro letadla, že jsem se jím skoro okamžitě taky nakazil. A vůbec toho nelituju, třeba těch posledních deset let se Skyfoxem byl vážně krásný kus života. ←





Jak jsme registrovali název nového letadla

Před časem jsme u nás v Aeru vyhlásili soutěž o nejlepší jméno pro naše nové letadlo. Sešla se nám spousta skvělých nápadů a nakonec vyhrál Airfox. Jak složité bylo zaregistrovat si takové jméno na světových trzích a proč se Airfox musel změnit na Skyfoxe?

O vyřízení patentů a ochranných známek se nám stará advokátní kancelář Rott, Růžička & Guttmann, jež se na tuhle problematiku dlouhodobě specializuje. Kancelář má po celém světě nasmlouvanou síť advokátů, kteří pro ni dělají rešerše a zastupují ji i v následných registračních řízeních v jednotlivých státech.

Liška na tři způsoby

Dnes, kdy je všechno online, jsme si základní výzkum snadno udělali sami. Stačí se podívat do mezinárodních databází a hned vidíte, kdo má jakou ochrannou známku zaregistrovanou v podstatě po celém světě. Velmi rychle jsme proto zjistili, že název Airfox není právně volný. „Podívali jsme se proto na tři alternativy,

L-39 SkyFOX

Ochranná známka je slovní, obrazové anebo kombinované označení, které se používá k unikátní identifikaci produktů a služeb. Jedna společnost má běžně zaregistrováno několik ochranných známek, které používá pro označování svých produktů. Našimi nejnověji zaregistrovanými značkami jsou grafická známka „AERO Art of Jet Flying“ a název L-39 Skyfox.

Skyfox, Strikefox a Fox, a vyšlo nám, že by všechny měly být na důležitých trzích (Amerika, Evropa, Velká Británie) dostupné. Poslali jsme tedy tyto tři návrhy do příslušné advokátní kanceláře a ta rozběhla proces registrace. V Evropě i Velké Británii se nám podařilo získat všechny tři názvy, v Americe vznikla kolize jen u názvu Fox. „Existuje tady totiž společnost Fox Factory, která vyrábí nějaké letecké komponenty. Protože se ale engéčko nechystáme v Americe prodávat pod tímto názvem, nepředstavovalo to pro nás zásadní komplikaci, takže jsme to rozhodnutí nerozporovali,“ popisuje náš chief legal counsel Radek Novotný.

Amerika, Evropa...

a co další kontinenty?

Vzhledem k tomu, že první zákazník, který si od nás koupil rovnou tucet nových letounů L-39NG, pochází z jihovýchodní Asie, nabízí se otázka, proč jsme se nesnažili získat ochranné známky na nové jméno, respektive na tři nová jména, také pro ostatní trhy. „Zde existuje něco, čemu se říká priorita,“ vysvětluje Radek Novotný, „to znamená, že když my dokážeme třeba v té jihovýchodní Asii, že jsme známku Skyfox, Strikefox nebo Fox používali už před nějakou dobou, a podáme námítky proti registraci podobné známky jinému subjektu, tak by mu ji zapsat neměli.“ ←



Skyfox jde do akce

Dokud byl L-39NG prototypem, vystačili jsme si s technicky znějícím dovětlem New Generation. Poté, co se rozběhla sériová výroba, přišel čas vybrat letounu, stejně jako jeho předchůdcům z naší vodochodské továrny, nějaké dobře znějící jméno.





← Náš L-159 ALCA ve dvou lehce odlišných variantách.

↓ Letoun L-29 dostal díky svému tvaru jméno Delfín.

→ Letka Albatrosů ve slovenských barvách míří k výšinám.

Najít pro letadlo ten správný název je pro firmu důležité hlavně z marketingového hlediska. Jména jako Albatros, Delfín, Phantom nebo Eagle se v propagačních materiálech či tiskových zprávách prostě vyjímají lépe než pouhá technická označení. To, že výrobci, piloti nebo komunita fanoušků letadlo nějak pojmenují, navíc znamená, že ho neberou pouze jako stroj, ale vytvářejí si k němu citový vztah. V případě bojových letadel samozřejmě vstupuje do hry i psychologický prvek. Pro sebevědomí armádního pilota totiž bude docela rozdíl, jestli startuje do akce v Hornetu (sršeň), nebo v letadle s označením McDonnell Douglas F/A-18.



V Aero s tím začali piloti

Vymýšlení jmen k novým letounům se v Aero traduje už od roku 1923, kdy firma představila první sériově vyráběnou stíhačku Aero A-18 zvanou špaček. Tahle přezdívka přitom nepocházela od u nás hojně rozšířeného ptáka špačka obecného, jak by se asi nabízelo. Piloti tak začali letadlu konstruktéra Antonína Husníka říkat proto, že jim jeho tvar připomínal ořezaný špalík dřeva z tehdy populární hry tlučení špačka. Ani další ptačí označení našeho L-159 ALCA není poctou stejnojmennému černobílému opeřenci hnízdícímu na útesech chladných severních moří. Jedná se o zkratku anglického termínu Advanced Light Combat Aircraft (pokročilé

lehké bojové letadlo), takže se v tomto případě podařilo do názvu letadla krásně promítnout i jeho charakteristiku.

Oproti tomu obě legendy Aera a zároveň nejpoužívanější proudové výcvikové letouny na světě, Delfín a Albatros, se skutečně jmenují po příslušném savci a ptáku. Ten první získal název díky svému tvaru, který se opravdu do určité míry podobá obrysům delfína. Letoun L-39 zase dostal jméno po albatrosovi, který se pyšní největším rozpětím křídel mezi všemi ptáky. Díky rozpětí okolo tří metrů dokáže dospělý albatros v letu strávit celé hodiny a během jednoho dne uletět až 1 000 kilometrů. To je jen o něco méně, než je dolet

po něm pojmenovaného letounu L-39. Ten i s přídatnými nádržemi uletí okolo 1 750 kilometrů.

Odpoutat se od minulosti

Během vývoje prototypu a následného zahájení výroby jsme si všichni zvykli říkat našemu novému letadlu engéčko. Bylo tedy nutné hledat mu nové jméno? „V letectví je běžné dávat letounům jména (často například zvířat), která se snaží vystihnout a zdůraznit jejich vlastnosti či některé výrazné charakteristiky. Engéčko si určitě takové jméno také zaslouží. Náš nový L-39 Skyfox si bere z Albatrosu aerodynamický koncept a s ním spojené skvělé letové vlastnosti, ale jinak je to

technologicky úplně nové, moderní letadlo. Nové pojmenování nám také pomůže zdůraznit, že se prostě nejedná jen o vylepšený Albatros," vysvětluje šéf marketingu Jan Chvojka. „Albatros byl úžasné letadlo, které se výborně prodávalo a dlouho nám dělalo a stále dělá ve světě skvělé jméno. Proto nám v komunikaci pomáhalo vracet se k jeho historii. Nyní už se od ní ale potřebujeme odpoutat a hledět do budoucnosti.“

Vzhledem k současnému globalizovanému světu asi netřeba vysvětlovat, proč nový název není v češtině, ale v angličtině. Za zmínku spíše stojí, proč jsme si my v Aeru vybrali mezi všemi živočichy právě lišku. Tato šelma se totiž díky své povaze a chování k našemu letadlu výborně hodí. Není to sice nejsilnější zvíře v lese, ale je nesmírně adaptabilní, vytrvalá, vynalézavá, pečující o svá mláďata podobně jako engéčko o své piloty, a když na to přijde, umí i pořádně kousnout.

Někdy vám letadlo pojmenuje nepřítel

Vojenští piloti především ve válečných časech obvykle dávali nepřátelským letounům hanlivé přezdívky. Zvlášť vynalézaví byli v tomto ohledu vždycky Američané. Ti například za druhé světové války říkali japonským bombardérům kvůli hlučným motorům Washing Machine Charlie (pračka Charlie). Německý bombardér Dornier Do 17 zase pro jeho úzký a protáhlý tvar překřtili na létající tužku (Flying Pencil) a stíhačky Messerschmitt Bf 109 na plechovku zeli (Krautcan).

V období studené války existovala při NATO dokonce speciální rada AFIC (Five Eyes Air Force Interoperability Council), která přidělovala letadlům Varšavské smlouvy nebo Čínské lidové republiky kódová jména. Najdete je na Wikipedii pod odkazem NATO reporting name, stíhačky začínaly na F, bombardéry na B, tréninkové

letouny zase na M (miscellaneous). Například náš L-29 Delfín dostal kódové jméno Maya. Lichotivou přezdívku si u pilotů NATO už po pádu komunismu vysloužil díky svým letovým vlastnostem vodochodský L-159 Alca používaný jako letadlo simulující útok nepřítele. Říkali mu medojed (Honey Badger), což je neuvěřitelně obratné a nebojácné zvíře, které vědci považují za nejútočnější na světě. ←

KTERÁ JMÉNA NESLA NAŠE LETADLA

- L-29 Delfín
- L-39 Albatros
- Ae270 Ibis
- L-59 Super Albatros
- L-159 Alca
- L-39 Skyfox



Lakýrník se dost naběhá a zpotí

Starají se o to, aby stroje nebo jejich části, které opouštějí bránu našeho vodochodského závodu, nejen hezky vypadaly, ale také byly maximálně odolné. Sídli v hale 2, kde to krásně voní barvami a kam jsme se také vypravili poznávat lakýrnickou profesi.



Poté, co určitý díl nebo i celé letadlo vyrobíme, přichází ke slovu lakýrníci. Protože povrch letounu musí odolat enormní zátěži, mnohdy se i několikrát lakuje a brousí. Od lidí, kteří tuhle práci dělají, to vyžaduje zručnost, trpělivost a také dost slušnou fyzickou kondici. Barev navíc používáme více druhů, takže si nevystačí pouze s jedním způsobem práce. „Máme různé typy barev. Na vodní bázi, polyuretanové, nitrocelulózkové nebo třeba syntetické a každá má jiný postup míchání a lakování, takže na to musíme dávat pozor,“ popisuje sympatický mladý lakýrník Jaroslav Jiskra, za nímž jsme se zastavili na kus řeči.

Ačkoli Jaroslav pochází z nedaleké Odoleny Vody a velká část jeho rodiny pracovala v Aeru, on sám s touto profesí začínal v Pardubicích. Do firmy Lom Praha ho před pár lety přivedl otec, který tam také pracoval. „Ze začátku jsem nevěděl, jestli mi to vůbec půjde, později se ale ukázalo, že jsem na to docela šikovnej,“ vzpomíná s úsměvem ještě před tím, než nás vezme do lakovny a názorně nám předvede, že nemluvil jen tak do větru. ←

V lakýrnickém boxu může být v létě až pětatřicet stupňů. Po čtvrthodině s lakovací pistolí v ruce tady má Jaroslav tričko propocené tak, že by ho mohl ždímat.

Za nejfajnější řemeslo platí mezi lakýrníky práce v pilotní kabině, kde malým štětečkem zamalovávají šroubky a ladí nejrůznější další detaily.

Možná ještě náročnější než samotné lakování je broušení. Zvláště to platí pro některé kompozitní díly, u nichž je potřeba dávat pozor, aby se nenarušil jejich povrch. Jinak by se celý díl musel vyzmetkovat.

Mezi fyzicky vůbec nejobtížnější lakýrnické úkony patří podle Jaroslava, když celý den brousí letadlo bruskami a brusnými papíry nebo když zesponuje dlouhou náběžnou hranu. Ještě večer mu to prý připomínají záda a ruce.



Do Aera dorazily posily z Filipín

Dlouhodobě se nám nedařilo najít na našem trhu kvalifikované profese. Tak jsme si nakonec pro nýtaře a operátory CNC strojů museli zaletět až na Filipíny. První z nich se u nás objevili už v polovině srpna.

Celkově by k nám mělo přijít pracovat na dvouletou pracovní smlouvu, která se nijak neliší od smluv ostatních zaměstnanců Aera, šedesát filipínských dělníků. Padesát jich nastupuje jako nýtaři a deset by jich mělo obsluhovat CNC stroje. Tyto počty se však mohou ještě změnit podle aktuální potřeby ve výrobě. Může se například stát, že bude potřeba více nýtařů, a tak se část CNC operátorů přeorientuje na tuto profesi. „V první ze čtyř skupin přijelo zatím devatenáct lidí, kteří aktuálně procházejí trainee programem ve školicím středisku. Absolvují úplně stejný onboarding jako každý

jiný zaměstnanec na jejich pracovní pozici, jen k tomu mají navíc překladatele do angličtiny. Na Filipínách téměř všichni mluví anglicky, protože je tam angličtina úřední jazyk,“ vysvětluje business partnerka Lucie Kořistková, která se u nás stará o nábor a zaškolení nových pracovníků.

První dojmy z nástupu filipínských kolegů jsou zatím velmi dobré. „Všichni už mají s podobnou prací zkušenosti, a navíc jsou velmi pozorní a disciplinovaní,“ pochvaluje si Lucie, „většinou jim něco řeknete jen jednou a oni už to plní. Navíc jsou velice usměvaví a s ničím

PRVNÍ DOJMY

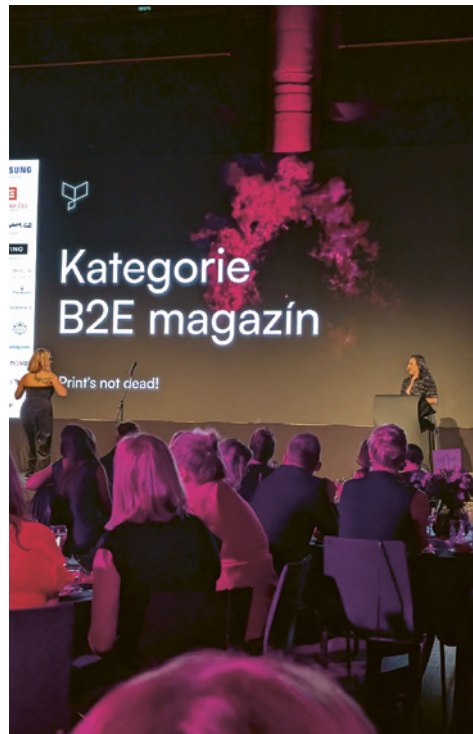
„I opravdu teplé letní dny v České republice by pořád patřily na Filipínách mezi teplotně podprůměrné. Já ale to vedro u nás zrovna moc nemusím.“
– John Rey Jabatan Japitana

„Když jsem viděl v jídelně vaše národní jídlo knedlo vepřo zelo, uvědomil jsem si, že máme podobné i u nás. Jen to naše je bez zelí a kynutý knedlík je tou vepřovou naplněný.“
– James Alfred Theodore Cabuslay

nemají problém.“ Filipínci budou bydlet v naší ubytovně v Neratovicích a s adaptací na život mimo brány továrny jim pomůže najatá agentura. My u nás v Aera se jim zase budeme snažit co nejvíc usnadnit vstup do nové práce. Stejně jako ostatní české průmyslové podniky, které ve velkém nabírají na Filipínách zaměstnance, věříme, že nám to svou pracovitostí, skromností a příjemným vystupováním vrátí. ←

Gratuluje kolegům ke kulatým pracovním výročí

45 let
Blecherová Jitka
Pagáč Vladimír
40 let
Bobek Jaroslav
Novák Petr
Průcha Richard
Šnobl Pavel
35 let
Brandl Petr
Kochová Michaela
30 let
Hančl Martin
Kača Milan
Málková Alena
Martinák Ivo
Sedláček Petr
25 let
Bašta Jaroslav
Hoffmann Jiří
Podskalský Pavel
10 let
Adamčák Vladimír
Bednárik Martin
Bubeníčková Michaela
Budková Marcela
Havelka Petr
Hergesell Petr
Holanová Zdeňka
Husák Miroslav
Husárová Mária
Chourová Ivana
Jacko Ondřej
Jahoda David
Jakoubek Jiří
Janda Václav
Kalistová Daniela
Kluiberová Alena
Kostič Ján
Kučera Antonín
Kulhánek Filip
Kysela David
Lišková Radka
Matik Stanislav
Partila Ján
Ptáček Jiří
Selig Petr
Semanco Albin
Soukup Patrik
Svoboda Lukáš
Svoboda Petr
Šnoblůvá Iveta
Šorel Michal
Šultys Miroslav
Žamečníková Pavlína
Žemlička Lukáš



Ranvej triumfovala ve Fénixu i Zlatém středníku!

S radostí oznamujeme, že náš firemní časopis Ranvej získal první místo mezi B2E magazíny v soutěži Fénix a druhé místo v další soutěži Zlatý středník v kategorii nejlepší firemní časopis. Tento úspěch navazuje na nedávné druhé místo v soutěži Lemur a potvrzuje, že děláme věci správně. Fénix a Zlatý středník jsou prestižní oborové soutěže, které každoročně oceňují to nejlepší z firemní komunikace, public relations a marketingu. Porota hodnotí kvalitu obsahu, vizuální zpracování i schopnost oslovit čtenáře. To, že jsme se umístili tak vysoko mezi těmi nejlepšími, je pro nás nesmírně motivující. Velké poděkování patří všem, kteří s námi časopis tvoří. Vaše kreativita a nasazení jsou tím, co dělá Ranvej výjimečným. Děkujeme, že jste u toho s námi!

Naše video ke 105 letům bralo bronz

V již zmiňované soutěži Fénix zabodovalo také video s Kryštofem Hádkem, které jsme pro vás připravili jako dárek k 105. výročí. Připomínáme proto, že stále ještě máte možnost vytvořit si své vlastní personalizované video a stát se hlavní hvězdou filmu! Je to opravdu jednoduché! Stačí nahrát svou fotku, napsat jméno a pak si jen užíváte video, které z vás udělá hrdinu. Můžete ho také snadno sdílet na sociálních sítích nebo si ho uložit jako originální vzpomínku. Vytvoření videa je rychlé a výsledek vás určitě pobaví! Neváhejte, jen pár kliknutí vás dělá od toho, abyste se stali hvězdami vlastního filmu!



IMPLEMENTACE ESG VÝZNAMNĚ POKRAČUJE

Díky skvělé spolupráci interního týmu a externích poradců se podařilo dokončit průzkum mezi společnostmi v oblasti leteckého a obranného průmyslu a především hodnocení dvojí materiality. Ta se zaměřuje na dopady, rizika a příležitosti a je klíčovou pro následující kroky. Aktuálně se dokončuje i zjištění očekávání zainteresovaných stran. Vše společně utváří seznam témat v nefinanční oblasti, která jsou pro společnost významná a kterými se budeme zabývat. Vše důležité najdete na AERONETU, v sekci ESG. Velké poděkování patří samozřejmě i kolegům, kteří pomáhají se sběrem dat a informací. Bez jejich pomoci by nešlo pokračovat. Je to krásná ukázka toho, že když spolupracujeme jako jeden tým a vzájemně si pomáháme, dokážeme překonat i značné výzvy.

Petr Böhm přichází do práce po 50 km v sedle

Začátek léta patří už tradičně legendárnímu závodu Tour de France. Víte, že u nás v Aeru máme kolegu, který na něm startoval? Petr Böhm, náš specialista nedestruktivní kontroly z oddělení Kontrola kvality, jel sice jen jednu etapu závodu pro veřejnost, i tak to ale musel být úžasný zážitek.

Detektoskopii se Petr věnuje už třiadvacet let. Pomocí ultrazvuku, rentgenu, magnetických a penetračních zkoušek a dalších fyzikálních i vizuálních metod testuje díly letadel a snaží se objevit možné závady. Letos navíc otestoval na Tour de France povrch silnice z Nice do Col de la Couillole.

Celoživotní zážitek

Veřejný závod pro hobby cyklisty se jede s týdenním předstihem před oficiálním závodem a kopíruje jeho předposlední etapu. Ta vede horskou krajinou z Nice do Col de la Couillole, měří 135 km a její nádherné výhledy jsou vykoupeny celkovým převýšením 4 500 m. „Je to zážitek na celý život. Na trase se pohybuje na kolech okolo 16 000 lidí, což je takové jedno malé město. Skončil jsem na 2020. místě s časem 7 hodin a 3 minuty,“ popisuje Petr.

Z horského kola na silniční

Na start cyklistického závodu se poprvé postavil před 15 lety, od té doby jich absolvoval desítky po celé Evropě. Jezdil výhradně na horském kole, silničku přidal do repertoáru až loni. Z bike kariéry si nejvíc považuje účast na závodech King of Kronplatz, BMW Sud Tirol Hero kolem Sellarondy. Na letošní etapu Tour de France se upsal při jedné z vyjížděk s kamarády. „Vzniklo to náhodou. Kolega mi o závodu vyprávěl, účast ho lákala. Po několikátém pivu už jsme byli oba přihlášení. Teprve



později jsem začal zjišťovat, k čemu jsem se to zavázal.“

Do práce na kole

Na závody Petr trénuje cestou do práce. Bydlí 50 km od Vodochod, takže zhruba čtyřikrát týdně ujede 100 km. Centrem Prahy projíždí časně z rána, kdy je většina ulic ještě bez lidí, a pokračuje cyklostezkou podél Vltavy. Na otázku, jestli má ještě nějaký nesplněný cyklistický sen, odpovídá: „Nedávno jsem objevil Cyklomaraton Ötztal v Tyrolsku. Patří k nejobtížnějším závodům vůbec, letos se jede už 43. ročník. Trasa měří 227 km a převýšení je 5 500 m.“



↑ Vrcholem Petrovy bikerské kariéry je zatím účast na závodech King of Kronplatz, BMW Sud Tirol Hero kolem Sellarondy.

Kariéra profesionálního cyklisty ho ale prý neláká, raději jezdí amatérské závody. Těšilo by ho prý ale soutěžit na nich v barvách Aera. „Nedávno jsem na MTB závod v Kamenici skončil druhý a stál na bedně. Škoda, že jsem tam nemohl být v dresu firmy,“ uzavírá Petr naše povídání. ←

Stavíme nový handling a hangár



← Vedoucí útvaru Handling Michael Tršťan nám ukazuje místo, kde by měl stát nový hangár.

Chystáme stavbu dvou nových objektů v areálu Letiště Vodochody. Vyrostě tady zázemí pro zaměstnance obsluhující letadla i nový hangár. Některé stavební práce započnou již letos.

Hasiči, paliváři, technici, piloti i cestující budou mít nové zázemí. Plánovaný handling bude ale umístěn na jiném místě než původní objekt, aby umožnil kolegům na řídicí věži lepší vizuální kontrolu nad stojánkou pro letadla. Jeho součástí bude samozřejmě i parkovací plocha pro vozidla.

Jen o pár desítek metrů blíže závodu bude stát nový hangár, ve kterém pro změnu zaparkují naše letouny L-39NG, případně letouny zákazníků občasně využívajících služeb LKVO. Na letišti dosud žádný hangár nestál a ten uvnitř našeho areálu

je plně obsazen. Stavbu dalšího hangáru už proto nemůžeme dále odkládat.

„Hangárování pod širým nebem je pro nově vyrobené letouny čekající na předání zákazníkovi rizikové jak z hlediska povětrnostních vlivů, tak z pohledu jejich možného poškození cizím zaviněním,“ vysvětluje tajemník představenstva Aero Vodochody Jan Šesták, který projekt dozoruje.

Kdy bude hotovo?

„Na konci září jsme od stavebního úřadu obdrželi povolení záměru pro

stavbu handlingu, práce by se tak mohly rozběhnout v polovině října. Pokud počasí dovolí, objekt by mohl stát ještě letos. Na stavební povolení k hangáru ještě čekáme, letos tak pravděpodobně proběhne pouze spodní stavba,“ komentuje očekávaný průběh výstavby Jan Šesták.

Možná vznikne i vyhlídka

Soustředíme se primárně na praktičnost a splnění požadavků ze strany úřadů i našich kolegů, kteří budou objekty využívat. Část střechy buněk handlingu by se v budoucnu nicméně dala využít jako vyhlídková terasa. „V rámci projektu úzce spolupracujeme s týmem Security, který definuje nutná opatření týkající se bezpečnosti a protipožární ochrany. Oba projekty budou vhodně zabezpečeny,“ ujišťuje Jan Šesták. ←

Kolik toho víte o liškách?

Ačkoli liška patří v našich lesích mezi hojně zastoupené šelmy, většina z nás si o tomto inteligentním a úžasně přizpůsobivém zvířátku udělala obrázek hlavně z pohádek a bajek. Schválně vyzkoušejte, jak dobře ho znáte vy.

→ Který druh lišky je na naší planetě nejhojněji zastoupen?

- a) Liška polární
- b) Liška obecná
- c) Fenek

→ Jaký neobvyklý zvuk lišky používají při komunikaci?

- a) Vytí
- b) Smích
- c) Štěkání

→ Jak si liška značí své teritorium?

- a) Nechává na vybraných místech své výkaly
- b) Okusuje kůru stromů
- c) Trousí okolo hranic teritoria vlastní chlupy

→ Jaká speciální schopnost pomáhá liškám při lovu pod sněhem?

- a) Vnímají tepelné (infračervené) záření kořisti
- b) Cítí čenichem vibrace způsobené tlukotem srdce kořisti
- c) Při odhadu směru a vzdálenosti se sladí s magnetickým polem Země

→ Kolika let se u nás liška obvykle dožívá ve volné přírodě?

- a) 10–15 let
- b) 7–9 let
- c) 3–5 let

Křížovka

<i>Aero</i>	ČESKÝ ASTRONOM	ZAVÁZAT	NESKLIDIT ČESANÍM	CHEM. PRVEK	<i>Aero</i>	INICIÁLY HERCE KORBELÁRE	DRTIČÍ ZARÍZENÍ	OBYVATEL SIBÍRE	HRÁTI	NÁSTUPCE SSSR	SOUZVUK VÍCE TONŮ	DRUH KARTY
PODNIK V PRAZE						ODPOVĚDĚT NA DOPIS						
NĚM. VRCHNÍ						SOUČÁST KRVE ZKR. DEKAGRAMU						
BUDOVA K SUŠENÍ SLADU HORKÝM VZDUCHEM						NAPÍNAČ						
DRUH HÁDANKY						ANGL. INKOUST LETADLO				ZKR. REZNÁ OCEL		
<i>Aero</i>	1. DÍL TAJENKY ZN. BERYLLIA									SPZ DOLNÝ KUBÍN NUŽE		
HLUBOKÝ MUŽSKÝ HLAS				<i>Aero</i>	ZN. RHENIA PLAKAT			ZKRATKA TELEVIZNÍCH NOVIN KUSY LEDU			STUDENT 6. ROČNÍKU	ZKR. PRO KUSY
ZNAČKA VYSAVAČŮ				OXID BORNATÝ PŘEKONATI VZDÁLENOST CHŮZÍ			STÁNEK CHRÁNĚNÁ KRAJINNÁ OBLAST					
<i>Aero</i>	OCHUTNÁNÍ	HOVĚŽÍ DOBYTEK LETMĚ DOTYKY MÍČE				CITOSLOVCE CHRČENÍ BRÝLE				ČÁST BOMBAJE	NÁZEV HLÁSKY S JSTÍ CVIČENCI	
OTEC (KNIŽNĚ)			2. DÍL TAJENKY									<i>Aero</i>
PŘEDLOŽKA			PÍSMENO I INFARKT MYOKARDU (ZKR.)					NĚM. VÝCHOD ODBOROVÝ SVAZ				
ZAMĚSTNANEC SKOLSTVÍ							ZPŮSOBILÁ K ORÁNÍ					
ŽID							TEMNÁ PLOCHA ZA OSVĚTLENÝM TĚLESEM					SEMITA, ETA, BAS, OST, TENSOR, MOHR, EVENK, SNS

Tajenka: Z engéčka je Skýřfox

Sudoku

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

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



← Legenda

Technologický demonstrátor L-39CW. Původní letoun L-39C1 koupený na Ukrajině jsme v roce 2014 využili jako technologický demonstrátor pro L-39NG. Přestavěli jsme ho k instalaci motoru Williams International FJ44-4M a k vybavení avionikou GENESYS. Zálet upraveného letounu (označen jako L-39CW) se uskutečnil 14. září 2015. Na letounu pak probíhaly vývojové zkoušky motoru a budoucích systémů uvažovaných pro L-39NG. V roce 2018 byl letoun certifikován jako typ L-39CW. Jeho provoz byl ukončen v roce 2020, kdy jsme museli vrátit zapůjčený motor FJ44-4M do firmy Williams International.

Ranvej

	ČESKÝ ASTRONOM	ZAVÁZAT	NEKLUIDIT ČESANIM	CHEM. PRVEK		INICIÁLY HERCE KORBELÁŘE	DRŤÍČÍ ZAŘÍZENÍ	OBYVATEL SIBÍRE	HRÁTI	NÁSTUPCE SSSR	SOUZVUK VÍCE TONŮ	DRUH KARTY		
PODNIK V PRAZE	M	O	N	A	ODPOVĚDĚT NA DOPIS	O	D	E	P	S	A	T		
NĚM. VRCHNÍ	O	B	E	R	SOUČÁST KRVĚ ZKR. DEKAGRAMU	K	R	V	I	N	K	A		
BUDOVA K SUŠENÍ SLADUJ HORIZYTM VZDUCHEM	H	V	O	Z	D	NAPÍNAČ	T	E	N	S	O	R		
DRUH HÁDANKY	R	Á	Č	E	K	ANGL INKOUST LETADLO	I	N	K	ZKR. REZNA OCEL	R	O		
	1. díl Tajenky ZN. BERYLIA	Z	E	N	G	É	Č	K	A	SPZ DOLNÝ KUBIN NŮŽE	D	K		
HLUBOKÝ MUŽSKÝ HLAS	B	A	S		ZN. RHENIA PLAKAT	R	E		ZKRATKA TELEVNÍCH NOVIN KUSY LEDU	T	N	STUDENT 8 ROČNÍKU ZKR. PRO KUSY		
ZNAČKA VYSAVAČŮ	E	T	A		OXID BORNATÝ PŘEKONATI VZDÁLENOST CHŮŽÍ	B	O		STÁNEK CHRANĚNÁ KRAJINNÁ OBLAST	K	I	O	S	K
	OCHUTNÁNÍ	HOVĚŽÍ DOBYTEK LETMĚ DOTYKY MIČE	T	U	R	CITOSLOVCE CHRČENÍ BRÝLE	CH	R		ČÁST BOMBAJE	NÁZEV HLÁSKY S JISTÍ CVIČENÍ	E	S	
OTEC (KNIŽNĚ)	O	T		2. díl Tajenky	J	E	S	K	Y	F	O	X		
PŘEDLOŽKA	K	E		PÍSMENO I INFARKT MYOKARDU (ZKR.)	Í	Č	K	O		NĚM. VÝCHOD ODBOROVÝ SVAZ	O	S	T	
ZAMĚSTNANEC SKOLSTVÍ	U	Č	I	T	E	L		ZPŮSOBILA K ORÁNÍ	O	R	N	Á	SEMITA, ETA, BAS, OST	
žid	S	E	M	I	T	A		TEMNÁ PLOCHA ZA OSVĚTLENÝM TĚLESEM	S	T	Í	N	TENSOR, MOHR, EVENK, SNS	