

Ranvej

03→2025

Aero

MAGAZÍN PRO
ZAMĚSTNANCE

Roman ↓

Zajišťujeme i věci,
které nelétají

Aero v Belfastu

V Belfastu sídlí jeden z našich největších zákazníků – firma Spirit AeroSystems Belfast. Vyrábíme pro ni náběžné hrany křídel pro letoun Airbus A220. V Belfastu se kompletují celá křídla, která jsou poté dodávána na finální montáž letounu Airbus A220 do Montrealu.



Belfast
(Severní Irsko)
Rozloha: 115 km²
Počet obyvatel:
352 000 (2025)
Jazyk: angličtina
Založení: 1613



02

Z nahladu: Aero v Belfastu

03

Obsah / Editorial

04→05

Letem světem: Novinky z branže

06→08

Na frekvenci: Jak se daří systému eKaizen

09

Pod drobnohledem: Hangár posouvá letiště na novou úroveň

10→13

Téma: Nový systém ERP je jako stěhování do nového domu

14

Naše hvězda: Tomáš Fiala mezi prací manažera a trenéra hokeje

15

Svět Aero: Novinky ze Dnů NATO

16→17

Profese: Nákup od A do Z

18

Rozlet: Ženy v letectví rozzářily Aero

19

Zábava

20

Albatros L-39C

Aero

Magazín Ranvej pro zaměstnance společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s. 03/2025. 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.

Milí kolegové,

držíte v ruce třetí letošní vydání Ranveje a zároveň jubilejní desáté číslo našeho časopisu. Mám z toho radost, protože Ranvej vzniká hlavně pro vás – a věřím, že vás baví číst příběhy, ve kterých se sami poznáváte. O jeho kvalitě svědčí i to, že po více než dvou letech své existence stále sbírá ocenění v prestižních soutěžích. Letos jsme si s Ranvejí odnesli Zlatý středník v kategorii interní časopis a získali třetí místo ve Fénix Awards v kategorii magazíny a tiskoviny pro zaměstnance.

A co vás čeká tentokrát? Na obálce představujeme oddělení Nákupu. Možná o něm není tolik slyšet, ale bez lidí z Nákupu bychom žádné letadlo nepostavili. Je jeho zásluha, že máme všechno – od součástek do letadel přes materiály do výroby až po kávu, která nám pomáhá držet tempo. Podíváme se také na jeden z našich největších projektů – nový ERP/PLM systém. Jsme v samotném finále a právě teď je potřeba, abychom společně zabrali, aby go-live proběhl hladce. Víím, že to není jednoduché, ale zvládneme to jen díky tomu, že táhneme za jeden provaz.

Rád bych se však zastavil ještě u jednoho tématu, které je pro mě osobně hodně důležité – u firemní kultury. Možná ta slova zní jako fráze, ale já je vnímám jinak. Pro mě kultura představuje to, jak se tu každý z nás cítí. Jestli máme chuť si pomoci, jestli se dokážeme navzájem respektovat, jestli se umíme spolu zasmát i v náročném dni.

Vidím to třeba ve chvíli, kdy se kluci na hale bez váhání zastaví, aby pomohli kolegovi s těžším dílem. Nebo když někdo z kanceláře přinese na poradu buchtu a tím zlepší náladu všem okolo. A také když si dokážeme po náročném pracovním dni sednout spolu na kafe a probrat nejen práci, ale i život. To jsou přesně ty momenty, které tvoří naši firemní kulturu



a které mě osobně utvrzují v tom, že má smysl o ni pečovat.

Já sám se snažím přispět hlavně tím, že mluvím na rovinu a sdílím s vámi informace, které mám. Nemám rád, když se věci schovávají – věřím, že čím více víme, tím lépe se nám spolupracuje. A také se snažím naslouchat. Víím, že nemám vždycky odpověď na všechno, ale chci rozumět tomu, co prožíváte vy.

A teď se obrátím na vás. Zkuste se sami sebe zeptat: čím já můžu přispět k tomu, aby se nám v práci fungovalo lépe? Nemusí to být nic velkého – někdy stačí úsměv, podaná ruka nebo ochota vyslechnout kolegu. Když se tyto drobnosti sečtou, dělají obrovský rozdíl.

Přeji vám krásný podzim. Konec roku už je za rohem a právě teď záleží na každém z nás více než kdy jindy.

S úctou
Viktor Sotona

Albatrosy se po modernizaci vrátily do Bulharska



V rámci kontraktu na opravy a modernizaci letounů Albatros L-39ZA prošly generální opravou celkem čtyři letouny. Modernizace zahrnovala zejména náhradu původní ruské avioniky moderní západní technologií v oblasti navigace, komunikace, identifikace a záznamových zařízení, následovala oprava draku, kontrola a odstranění koroze, mechanické opravy a vnitřní lakování. Všechny letouny byly postupně předány bulharskému zákazníkovi na letecké základně Dolna Mitropolija u Plevenu, přičemž poslední byl doručen letos 28. srpna. Vedení společnosti by o tuto cestou chtělo poděkovat všem pracovníkům Aera, kteří se na programu generální opravy a předání letounů podíleli, za jejich obětavou a perfektně odvedenou práci.



Dne 14. září jsme si připomněli významný milník. Už 10 let uplynulo od prvního vzletu modernizovaného cvičného letounu L-39CW, který sehrál klíčovou roli při vývoji nové generace L-39 Skyfox.



Rozmanitost a rovné příležitosti jsou pevnou součástí naší strategie ESG. Nejen proto jsme se letos poprvé připojili k šetření MPSV a společnosti EY, které sleduje rovnost odměňování mužů a žen. Výsledek nás potěšil – Aero rozhodně nepatří mezi firmy s problémem v této oblasti. Zatímco v Česku se mzdový propad běžně pohybuje kolem 30–40%, my jsme na evropském průměru 10%. To je jasný signál, že naše strategie odměňování nastavená v posledních letech funguje. A je to jen dobře, protože zastoupení žen v naší společnosti každým rokem narůstá – zatímco v roce 2021 u nás působilo 17% žen, letos je to už 23%. A to napříč všemi profesemi i úrovněmi.

Česká národní banka vydala letos v červnu stříbrnou pamětní minci věnovanou našemu slavnému cvičnému letounu L-39 Albatros. Autorem mince je akademický sochař Zbyněk Fojtů. Zvláštěností je optický průhledový prvek, který má podobu umělého horizontu. Když ho navíc prosvítíte laserovým ukazovátkem, promítne například na stěnu siluety dvou Albatrosů.



LVC oslovuje zákazníky

V rámci mezinárodní konference Future Air Force jsme v pátek 19. 9. předvedli ve spolupráci s CLV Pardubice zástupcům téměř dvaceti velitelství vzdušných sil z celého světa, jak by v našem pojetí mohl vypadat komplexní výcvik pilotů taktického letectva. Byl jim představen nejen současný stav, ale také potenciální rozvoj, který v oblasti výcviku pilotů dokážeme nabídnout. Účastníci mohli v přímém přenosu vidět několik letových scénářů, do kterých bylo zapojeno reálné letadlo (L), virtuální pilot (V) ve Full Mission Simulatoru i několik počítačem generovaných virtuálních entit (C). Pilot letícího letounu tak může spolupracovat, nebo naopak bojovat s pilotem sedícím na zemi v simulátoru. Pohled z kokpitu reálného letadla mohli účastníci vidět pomocí virtuální reality.



Aero hostilo velitele evropských vzdušných sil
Mezinárodní konference velitelů vzdušných sil (European Air Chiefs Conference – EURAC 2025) přivedla letos do Česka zástupce více než dvaceti evropských států. Dne 5. září jsme delegáty uvítali také v areálu naší společnosti, kde mohli na vlastní oči vidět produkty a technologická řešení, jež v Aero vyvíjíme. Kromě prohlídky návštěvníci ocenili zejména letovou ukázkou schopností L-39 Skyfox, po které někteří z nich projeví velký zájem o pořízení našich letounů. O případných dodávkách v rámci Evropy v tuto chvíli jednáme.

Schválené nové investice

10,4 mil. **10,1 mil.** **3 mil.**

Kompletní modernizace lisu PGR-7 na H59

Rekonstrukce střechy na H59

Vytvoření interního tréninkového centra (simulátory, technika)



Letadla pro LOM Praha dorazila v předstihu

Další dva letouny L-39 Skyfox byly slavnostně předány do státního podniku LOM Praha, kde doplní stávající flotilu na pardubické základně. Předání proběhlo po úspěšném dokončení potřebných testů a příprav s celkem šestiměsíčním předstihem oproti plánované lhůtě dodání. „Dodání zbývajících letounů a završení

celého kontraktu o půl roku dříve oproti smluvnímu termínu je pro nás potvrzením profesionality našeho týmu a efektivity výroby,“ uvedl k předání prezident Aera Viktor Sotona. LOM Praha má nyní k dispozici kompletní kapacitu, která umožní efektivní a moderní přípravu nové generace leteckého personálu.

6↓
Na frekvenci



František Mocek ↑

**Od nápadu k inovacím,
které nás posouvají vpřed**

S kiosky eKaizen mají zatím zkušenost jen pracovníci ve výrobě. Do konce roku by se však měly objevit ve všech odděleních Aera. O tom, k čemu slouží, jak s nimi zacházet a jak se odměňují dobré nápady, jsme si povídali s lean managerem Františkem Mockem.

→ Jak to celé funguje?

Ve výrobních halách na jednotlivých programech jsou umístěné tzv. kaizen kiosky – každý program má svůj. Každý kiosku je vlastně tablet, na kterém je aplikace eKaizen. Když někdo dostane nějaký nápad, přijde ke kiosku, vezme tablet, zadá své číslo a velice jednoduše vyplní formulář – vyfotí a zdokumentuje všechno potřebné, jak nejlépe dovede, a pak ho pomocí aplikace odešle. Nápad se propíše do webového rozhraní a přijde prvnímu nadřízenému k prvnímu schválení.

→ První nadřízený je kdo? Mistr?

V případě výrobních oblastí jsou to mistři, na nich to celé stojí a padá. V nevýrobních oblastech to jsou přímí nadřízení zaměstnanců. Domluvili jsme se, že při rozjezdu budeme systému věnovat co největší péči, a já sám se snažím být všem zúčastněným maximálně k dispozici. V budoucnu, jak bude nápadů přibývat, by se mistři měli osamostatnit. Na nich bude první kontakt s podavatelem – oni by ho měli oslovit, doptat se na detaily, pochválit podavatele, ocenit jeho snahu a informovat ho o průběhu nápadu ve schvalovacím kolečku.

→ Čím chcete zaměstnance motivovat, aby přispívali?

Když někdo podává návrh na zlepšení, tak většinou očekává dvě věci. Jednak, že za to něco dostane, a jednak, že si jeho nápadu někdo všimne a ten se třeba i zrealizuje. Já věřím, že postupem času se motivačním prvkem stane také to, že se dotyčný může podílet přímo na vývoji

celého oddělení, potažmo i společnosti kupředu. Do budoucna přemýšlíme také o nějakém vyhodnocování třeba na čtvrtletní nebo roční bázi – nejlepší zajímavý nápad, nejlepší nebo nejaktivnější podavatel či tým.

→ Předpokládám, že odměna je až za to, když se návrh dostane do užšího výběru.

Musí projít alespoň prvním schválením. Když přímý nadřízený řekne, že nápad dává smysl, dostanete dvě stě korun. Pak záleží na tom, do jaké kategorie nápad spadá, tam se to dále dělí různými stupni odměn. Ta částka může jít ve finále až do sto padesáti tisíc, ale to už by musel být skutečně nápad s velkou úsporou. Takže škála odměn je pestrá a myslím, že i hodně štedrá. A i to je dobré znamení ze strany vedení – znamená to, že to myslí opravdu vážně. Stejně jako to, že odměny se budou vyplácet hned po schválení nápadu, nezávisle na tom, jak rychle se pak realizuje.

→ Takže eKaizen se spíše soustředí nebo zaměřuje na menší projekty.

Smyslem eKaizen by měla být drobná malá zlepšení, která převážně povedou ke zlepšení pracovního prostředí, v němž denně pracuji. Nicméně systém umožňuje podávat i nápady větší, systematické, které mají přesah z pracoviště na fungování celé společnosti.

→ A co je tedy konečným cílem celého úsilí?

Cílem je, aby se neustále zlepšovalo a aby se zlepšování stalo naší každodenní činností. Postupem času jistě může

8↓ Na frekvenci



dojít k poklesu masivního podávání nápadů a spíše se budou podávat nápady „inovativní“, které budou potřebovat více úsilí na realizaci. Nicméně každý systém má svůj průběh a já věřím, že jsme na dobré cestě.

→ Mají zaměstnanci možnost vidět, jak pokračuje schvalovací proces jejich nápadu?

Každý podavatel vidí své nápady pod svým číslem – u koho zrovna čekají na schválení, jakou odměnu za ně dostane a podobně. Informace o každém kroku mu navíc chodí na osobní e-mail, který zadá při registraci. Jeho nadřízený potom vidí na dashboardu přehled celé společnosti – kolik je nápadů, co čeká na schválení, co je schváleno a tak dále. Snažíme se systém nastavit tak, aby byly reakční doby co nejkratší a informační toky co nejrychlejší.

→ Kde systém v tuto chvíli funguje?

Začali jsme výrobními úseky. V současné době ho máme zavedený u Roberta Bartoníčka (hala 1) a Miloše Košťála (Skyfox). Pro pilotní projekt byla



Nápady v systému eKaizen už přicházejí. Za necelé dva měsíce fungování se jich stačilo sejít čtyřicet.

JAK SPOLU SOUVISÍ LEAN, KAIZEN A eKAIZEN?

METODA KAIZEN je japonský způsob přemýšlení, který stojí na neustálém hledání způsobů, jak svou práci dělat lépe.

LEAN neboli štíhlá výroba je dlouhodobá strategie, která nám umožní snižovat plýtvání, kaizen je cesta k ní.

eKAIZEN je nástroj, který má zvyšovat proaktivitu zaměstnanců a motivovat je k tomu, aby nápady, které mají nebo dostanou v procesu, předávali do firmy.

vybraná hala 1, kde se systém nastavuje a odlaďuje. Dále bude následovat hala 59 Adama Lišky a chceme poté jít i do kanceláří a zbytku společnosti. Zhruba do konce roku bychom chtěli systém rozšířit do celé společnosti, aby k němu měl přístup každý zaměstnanec.

→ Máte už nějakou zpětnou vazbu?

Když jsme lidem představovali nový systém, bylo na nich vidět, že tomu moc nevěří. Že je to zase další z pokusů o něco, co se už několikrát neudrželo v běhu. Myslím, že eKaizen je dobrý nástroj, a díky podpoře přímých nadřízených (mistrů) a vedení společnosti jsou první výsledky velice dobré. Za necelé dva měsíce jsme nasbírali čtyřicet nápadů a postupně se mezi nimi začínají objevovat věci, které mají skutečně hmatatelné dopady a přinášejí znatelnou úsporu. Ať už materiálu, pracovní náročnosti, hodin, či personálního fungování... Rozmanitost je velká a já jsem za to strašně rád. Teď bude na nás a na jednotlivých vedoucích, abychom ukázali, že dobré nápady dokážeme rychle realizovat. ←

Hangár posouvá letiště na novou úroveň

Letiště PRAHA/Vodochody má nový hangár. Ten začíná sloužit pro komerční přepravu a společně s novým zázemím handlingu přináší výrazně zvýšený komfort cestování. Již od počátku bude mít hangár svého nájemce, což zaručuje dobrou návratnost investice.



Na letišti v areálu společnosti Aero Vodochody vyrostl nový hangár a k dispozici je i zbrusu nové zázemí pro posádky, cestující a naše kolegy, kteří se starají o provoz letiště i našich letadel. Záměr stavby těchto nových objektů, která má za cíl mimo jiné pomoci financovat náročný provoz letiště, byl schválen v závěru roku 2023. „Letiště je důležitou součástí infrastruktury naší společnosti. Využíváme ho k záletům nově vyrobených letadel, kromě toho ale nyní poskytuje perfektní infrastrukturu pro odbavování soukromých letů,“ popisuje využití letiště

tajemník představenstva AERO Vodochody AEROSPACE Jan Šesták.

Nový hangár v plném provozu

Nový hangár vyrostl jen kousek za západní branou areálu společnosti. Stavební povolení získala firma v listopadu roku 2024 a 17. září letošního roku proběhla kolaudace hotového hangáru. Zázemí handlingu prošlo kolaudací již v květnu a v plném provozu je od srpna. Nový hangár nabízí temperovaný prostor o ploše 1 700 m² s kvalitní drátkobetonovou podlahou a disponuje elektricky



Nový hangár pro komerční účely nabízí plochu 1700 m² a nachází se jen kousek za západní branou areálu společnosti.

ovládanými vraty o šířce téměř 42 metrů, přičemž světlá výška vjezdu je 7,5 metru.

„Hangár bude provozovat náš komerční partner a nastavené smluvní podmínky spojené s využíváním i ostatních služeb letiště slibují velmi dobrou návratnost investice a pozitivní přínos k ekonomice provozu letiště,“ dodává Šesták.

V rámci služeb spojených s pronájmem hangáru nabízí letiště i dálkově ovládaný pushback (tedy dálkově ovládaný tahač letadel pro snadnou manipulaci s nimi v omezeném prostoru). „Podobné zázemí a vybavení na letišti dosud chybělo, hangár pro komerční účely jsme neměli vůbec. Nová stavba tak výrazně zvýší komfort cestování a úroveň služeb a zlepší například i možnosti provozu v zimě,“ zmiňuje Jan Šesták základní přínosy stavby.

Handling v novém kabátě

Blíže stojance vyrostla nová stavba handlingu se zázemím pro posádky, cestující a především pro naše kolegy z řad handlingu i techniků. Modulární budovy jsou dvakrát větší než dosavadní zázemí a nabízejí veškerý moderní komfort včetně předokenních žaluzií, klimatizace, šaten a dalších prvků. ←



Nový systém ERP
je jako stěhování
do nového domu



Nový systém se dotkne všech oddělení společnosti. Od výroby, montáží, logistiky a plánování přes nákup, obchod, kvalitu, MRO a PMO až po finance a controlling.

Vedle nového systému pro plánování životního cyklu produktů (PLM) připravuje Aero Vodochody také nasazení zbrusu nového systému ERP, tedy systému pro plánování podnikových zdrojů. Ten ovlivní téměř všechny procesy ve firmě. Oba systémy navíc firma nasadí zároveň.

Podobně jako PLM je i plánování podnikových zdrojů (ERP = Enterprise Resource Planning) zásadní pro fungování každé velké společnosti. Aero Vodochody dosud využívá systém AVALON, který si firma v průběhu let výrazně přizpůsobila vlastním potřebám. Systém je vzhledem ke svému stáří za svými limity a v následujících letech by představoval problém jak z pohledu nemožnosti růstu Aera a digitalizace, tak zejména z pohledu podpory, která je nutná pro bezpečné fungování IT systémů. Proto Aero intenzivně pracuje na zavedení nového systému ERP, kterým bude IFS Cloud.

Nový, lepší a pro všechny

Toto moderní řešení bude Aero využívat víceméně ve standardizované podobě, jen s drobnými požadavky na úpravu. To přinese několik výhod, ale zároveň to představuje velkou výzvu při implementaci – některé činnosti se totiž budou provádět jinak než doposud v AVALONU nebo je bude provádět jiné oddělení. „Já bych to přirovnal ke stěhování rodiny z menšího, staršího bytu do nového rodinného domu, ve kterém se musíme postupně zabydlet,“ říká Jakub Zmeškal, projektový manažer, který na zavádění nového systému ERP pracuje.

Podle Jakuba se změna systému dotkne téměř každého ve firmě. A to nejen proto, že Aero zároveň mění i PLM systém, ale především proto, že se změna bude týkat úplně všech oddělení společnosti. Nejenom výroby, montáží, logistiky a plánování, ale i nákupu, kvality, MRO, obchodního oddělení nebo PMO a také oddělení, která nebývají tak často na očích, ale jsou pro Aero nezbytná – oddělení

IFS CLOUD V KOSTCE

→ Je to moderní cloudová platforma, kterou využívají i další špičky leteckého odvětví.

→ Jedna technologická platforma s řadou využití.

→ Intuitivní uživatelské prostředí s možností uživatelského přizpůsobení.

→ Digitalizuje výrobu, procesy a umožňuje bezpapírovou výrobu.

→ Umožňuje přístup mimo kancelář (z dílny, hangáru nebo třeba letištní plochy).

řešící celní a exportní problematiku a finance včetně controllingu. Zjednodušeně řečeno – každý, kdo pracuje na počítači nebo používá DIPO stanici, bude IFS Cloud používat.

Příprava na změnu

Změna to bude pozitivní, cílem je efektivnější fungování v mnoha oblastech. „Ale podobně jako si při nastěhování do nového domu musí rodina zvykat, kde co je, co jak funguje, a některé detaily odladit, i my počítáme s obdobím určité počítačové adaptace,“ zmiňuje Jakub. Podle něj je na to však firma připravena a snaží se případné zadrhele dopředu v maximální míře eliminovat.

„Od počátku musí fungovat všechny oblasti, všechna oddělení. V systému je vše provázáno – bude tedy tak silný jako jeho nejslabší článek,“ říká Jakub s tím, že již teď firma ohledně nového systému proškolila množství klíčových pracovníků z jednotlivých oblastí. „Čeká nás ještě velmi rozsáhlé testování, příprava školicích manuálů a také proškolení každého zaměstnance,“ nastiňuje plán.

Při náběhu systému bude přímo v Aero působit tým dodavatele a jeho konzultanti budou pomáhat v případech, kdy se vyskytne nějaký problém. „Začátky nebývají jednoduché a nechceme cokoliv brzdit. Naopak, cílem je co nejrychlejší osvojení nového systému,“ říká Jakub Zmeškal.

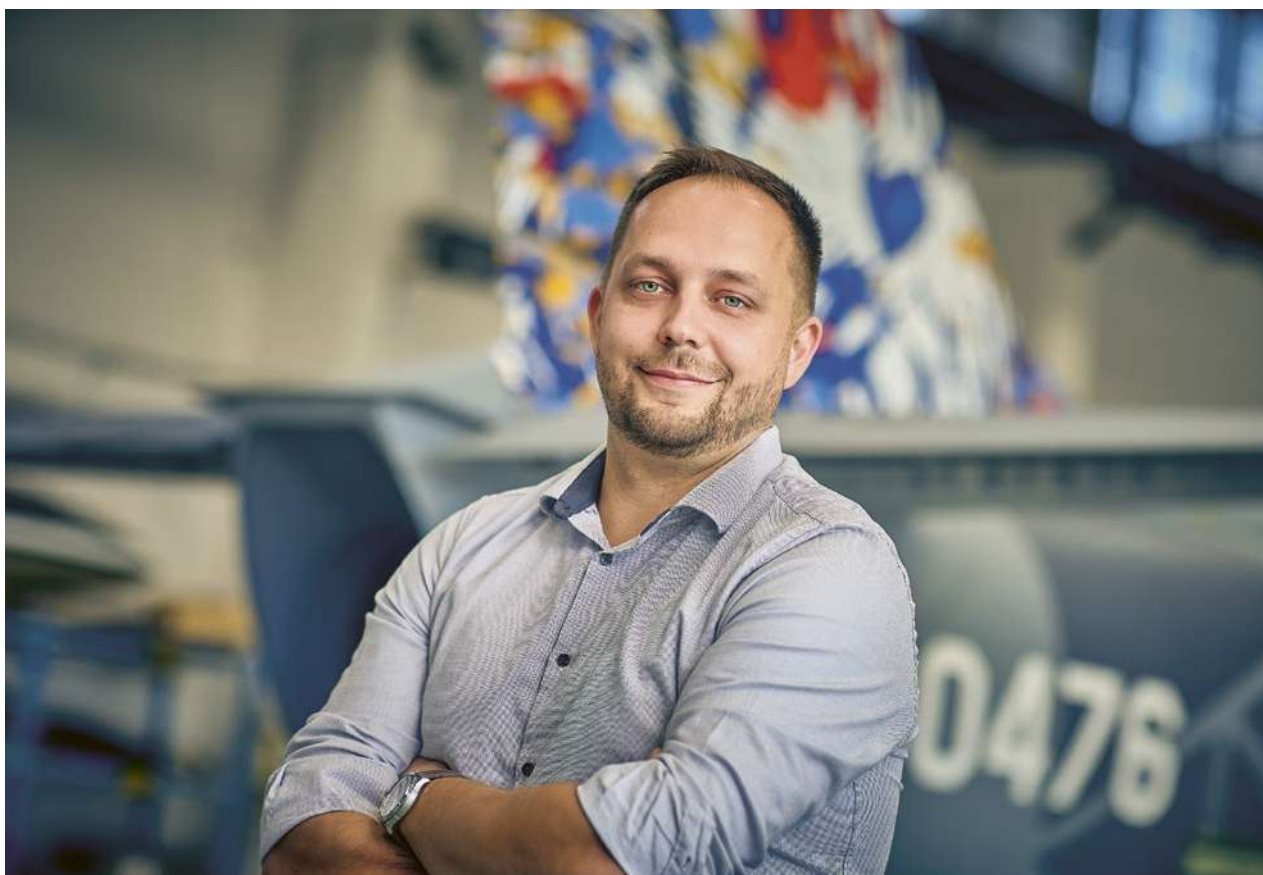
Méně rutiny, více času na řešení

Nový systém by měl následně zrychlit práci v celé řadě úseků. Jednotlivé oblasti a činnosti tu budou provázanější a systém bude pracovat s jednotnou sadou dat, což umožní elegantní propojení, která dosud nebyla možná. Jako příklad uvádí Jakub Zmeškal práci s účetními a finančními daty: „Dnes pro nákup a výrobu používáme AVALON, ale účetnictví běží v SAPu a všechna data musíme velmi složitě přenášet. Nově bude všechno v jednom systému.“

Nový systém také nabídne zjednodušený reporting. „Každý zaměstnanec bude mít možnost nadefinovat si data, která jsou pro jeho činnost potřebná – tzv. lobby. Ta pak může v systému sledovat doslova v reálném čase, není potřeba je stahovat do Excelu a dělat z nich analýzy,“ vysvětluje projektový manažer.

To vše půjde navíc díky cloudové povaze řešení udělat odkudkoli. Nebude tedy nutné sedět přímo u počítače, k důležitým informacím a datům budou mít zaměstnanci přístup třeba na tabletech nebo mobilních telefonech. Díky tomu bude moci Aero pokračovat také v zavádění bezpapírové výroby i tam, kde to dosud příliš možné nebylo.

„Nebude nutné sedět přímo u počítače, k důležitým informacím a datům budou mít zaměstnanci přístup třeba na tabletech nebo mobilních telefonech,“ říká projektový manažer Jakub Zmeškal.



„Tablety na dílně přinesou snazší přístup k důležitým dokumentům,“ vysvětluje Jakub. Díky napojení na PLM systém si totiž pracovník například bude moci snadno vyhledat výkres či jinou dokumentaci, která se vztahuje k právě prováděnému úkonu.

„Systém celkově omezí rutinní činnosti jako reporting a analýzu dat, což jsou věci, které lidem zabírají hodně času, přitom počítače jsou v nich efektivnější. A naopak ponechá lidem více času na řešení problémů, což je věc, ve které bude mít

člověk vždycky navrch oproti strojům nebo robotům,“ míní manažer.

Letectví je specifické

Specifika leteckého a zbrojařského průmyslu si přece jen vyžádala určité drobné úpravy systému oproti standardu. Musíme mít zabezpečený proces, když sdílíme s našimi dodavateli citlivé informace, jako jsou například výkresy. Zároveň v letectví je nezbytná FAI procedura (First Article Inspection), tedy ověřování prvního kusu. Dále je kladen velký důraz na nakládání s položkami,

kteří jsou klasifikované jako vojenský materiál. To vše s sebou přineslo úpravy podle požadavků Aera.

Jinak se bude Aero Vodochody přizpůsobovat právě standardu. „Napříč firmou se setkávám s pochopením a velmi si cením všech, kteří s argumentem, že navržený způsob není přijatelný, přinesou vlastní návrh řešení, jak něco provést. Jedná se o velkou změnu pro celé Aero a celé to stojí nebo padá na lidech a jejich přístupu,“ uzavírá Jakub Zmeškal. ←



Talent poznám, ale bez píce nestačí

Co má společného manažerská práce a trénování hokeje? O tom ví v Aeru asi nejvíce Tomáš Fiala. Obojímu se totiž věnuje už dlouhá léta. Ať už řídí část oddělení logistiky, nebo mladé hokejisty, platí pro něj totéž – bez spolupráce a nasazení to nefunguje.

Tomáš Fiala v Aeru vede část operativní logistiky, která patří k největším oddělením ve firmě. „Mám na starosti sklady, příjem zboží, expedici a material handling. Zajišťujeme pohyb materiálu od příjmu až po zabalení a odeslání výrobku zákazníkovi,“ popisuje. „Nezdá se to, ale moje práce je hodně o lidech. A to mě také nejvíc baví. Kdyby to tak nebylo, nedělal bych to. I když je to někdy náročné,“ přiznává Tomáš, který začal v logistice Aera před více než dvaceti lety – v celním oddělení.

Trenér hokeje

Podobně dlouho už trénuje hokejisty, v současnosti děti v HC Roudnice nad Labem. „Trénování mi přijde snazší. Na ledě působíte na svoje hráče, proti vám stojí soupeř a vše má jasná pravidla. V logistice je těch vlivů daleko víc, pravidla, hřiště i spoluhráči se často mění. V obou případech ale jde o tým a o to, aby vše šlapalo,“ říká.

S hokejem začal v šesti letech, jeho sportovní kariéru však ve 22 letech

ohrozil úraz. I když se na led po roce vrátil, mezitím už zapustil kořeny jako trenér – později i týmu, v němž pak sám hrál. „Připravíte trénink, sestavu a pak s týmem nastoupíte na led,“ říká Tomáš s tím, že při zápase tým následně často vede asistent. Trénování dětí potom přišlo samo. Když se v Mělníku obnovoval mládežnický hokej, byl jedním z party nadšenců, kteří tomu pomohli. „Děti vlastně trénují radši. Jsou nadšené, otevřenější a chtějí se učit. S dospělými je to trochu složitější, je potřeba zapojit víc psychologie,“ srovnává.

Sport pro kluky i holky

Trénoval různé staré děti od čtvrté třídy po devátou. Dnes trénuje v Roudnici nejmladší sestavu – děti ve věku 9 až 10 let. V týmu má dokonce i svou vlastní dceru. „Dívky vůbec nemusí být tvrdšího zrna, jsou i tvrdší sporty než hokej. V hokeji jsou navíc chrániče. U holek stačí, když chtějí hrát, když je to baví a jsou sportovně založené,“ říká ze své hráčské, trenérské i rodičovské praxe.

Za trenérskou kariéru zažil řadu úspěchů – jeho svěřenci se dostali do semifinále celostátní soutěže, pár kluků se vypracovalo do vyšších soutěží a několik dívek dokonce do extraligy žen. „Talent se pozná, ale rozhoduje pracovitost a vytrvalost. A to platí stejně na ledě jako v práci,“ říká Tomáš Fiala, který nyní hraje hokej už jen rekreačně a v akci ho můžete vidět při podnikových zápasech Aera. ←



Novinky ze Dnů NATO

Na letošních dnech NATO v Ostravě došlo k významné události. Aero na základě prohlášení o uplatnění opce doplní flotilu státního podniku LOM PRAHA o další čtyři cvičné proudové letouny L-39 Skyfox.

Navazujeme tak na letošní dodávky – v rámci smlouvy podepsané v listopadu 2022 Aero již předalo LOM PRAHA čtyři Skyfoxy, z nichž poslední dva odletěly do Pardubic letos v srpnu. Další čtyři stroje zajistí moderní kapacity pro výcvik pilotů Armády ČR a zároveň umožní nabídnout kvalitní výcvik i zahraničním partnerům.

„Toto prohlášení od našeho zákazníka je pro Aero velmi důležité, protože to jen potvrzuje skutečnost, že letouny L-39 Skyfox budou i nadále pevnou součástí platformy pro výcvik pilotů letounů 4. a 5. generace,“ uvedl k tomu Viktor Sotona, předseda představenstva Aera.

První dva stroje by měly být připravené k předání ještě do konce letošního roku, zbývající dva do konce roku 2026. Odhadovaná hodnota dodávky čtyř kusů se blíží 1,5 miliardy korun.

Ve spolupráci s pardubickým Centrem leteckého výcviku bude Aero i nadále pokračovat – L-39 Skyfox by měl sloužit nejen jako platforma pro základní a pokročilý výcvik, ale i pro přípravu pilotů směřujících k moderním strojům, včetně F-35. Osm letadel ve cvičné letce je v tuto chvíli podle ředitele LOM PRAHA Jiřího Protivy adekvátní počet. Nevyloučil však ani budoucí navyšování požadavků a případný nákup dalších strojů. ←

Gratulujeme kolegům k pracovním výročím

50 let
Báča Josef

45 let
Chrz Jiří
Jergon Jaroslav
Prášek Pavel
Švejsová Jaroslava

40 let
Drbohlavová Dagmar
Pagáčová Monika
Včelář Dušan

35 let
Kratochvíl Roman
Štěpánová Miroslava
Verner Miloslav

30 let
Cabák Michal
Hankó Jiří
Chaloupka Jiří
Koláček Libor
Koláček Michal
Koňarčík Jan
Lisý Jaroslav
Müller Pavel
Pavlínská Iveta
Špaček Libor
Spíčáková Dita
Velebil David

25 let
Černý Miroslav
Hamák Adam
Hiršlová Pavlína
Hladeček Pavel
Huml Luděk
Lím Hanuš
Marek Alexandr
Melichar Milan
Pátek Jiří
Polášek Miroslav
Suchý Petr
Ujec Michal
Valko Radek

20 let
Ek1 Lukáš
Faboková Viola
Kunáš Peter
Macháč Michal
Michovský Ladislav
Šourková Veronika
Vašenda Luděk
Vrba Jan

15 let
Blecha Jan
Ferenc Ondřej
Hylan Karel
Chudej Vladimír
Jindra Pavel
Jukl Roman
Maceka Roman
Novotná Miluše
Seligová Slavomíra

10 let
Klodová Miroslava
Konečný Jan
Martínek Jindřich
Melichar Lukáš
Nekvinda Miroslav
Ondruš Radoslav
Pelc Ondřej
Příhodová Michaela
Weigl Jan

Bez nákupu by v Aeru žádné letadlo nevzniklo

Nákup je na první pohled nenápadné oddělení, za které zodpovídají čtyři muži se svými týmy – David Wolák, David Oliva, Petr Šimůnek a Roman Samek. V jejich kompetenci je všechno od investic, služeb a materiálu až po zajištění plynulého chodu výroby.

Nákupní oddělení najdeme v Aeru celkem čtyři. Nepřímý nákup ve zkratce zabezpečuje všechno, co následně nelétá nebo nepřijde do styku s letadly. Operativní nákup se stará o každodenní zajištění potřebné výroby, úkolem toho strategického je spíše dlouhodobé plánování zdrojů. Vojenský nákup zahrnuje agregáty a systémy, které vstupují do letounů a podléhají vojenské exportní klasifikaci. Nejdůležitější však je, aby oddělení dokázala spolupracovat napříč celou firmou.

Rychle reagovat na nečekané situace

David Wolák, který v Aeru působí od roku 2018 a dnes vede útvar operativního nákupu, popisuje svoji roli takto: „Na operativní úrovni je klíčové mít kvalitní informace, přesná data a spolehlivého dodavatele. Největší část naší práce tvoří nestandardní a nepředvídatelné situace.“

Jeho tým řeší dodávky dílů, hutního a spojovacího materiálu, kooperace, chemii i elektroniku. V prostředí s omezeným počtem certifikovaných dodavatelů to není snadná úloha – požadavky na kvalitu jsou pochopitelně extrémně přísné.

„To, co nás odlišuje, není jen schopnost objednat správný díl ve správný čas podle

výrobního plánu. Je to každodenní práce s nestabilními dodavateli, tlakem výroby, nečekanými výpadky a nutností hledat řešení tam, kde žádné na první pohled není,“ vysvětluje Wolák. „Naštěstí mám kolem sebe lidi, kteří se nebojí zvednout telefon, jít do detailu, postavit se problému čelem a dotáhnout věci do konce. Díky jejich nasazení jsme dokázali stabilizovat dodavatele jako LAER nebo ROMAERO, na což můžeme být všichni hrdí,“ dodává.

ZÁKLADNÍ KRITÉRIA PRO DODAVATELE AERO VODOCHODY

- **certifikace AS9100, NADCAP, ISO 9001, případně jiné normy definované podle finálního zákazníka a produktu**
- **schopnost sledovat původ materiálů a výrobní procesy**
- **technická a technologická způsobilost naplnit požadavky výroby**
- **včasnost a stabilita dodávek, finanční stabilita, reference, výrobní flexibilita**

Věci, které nelétají

Nepřímý nákup obstarává zdroje, bez nichž by žádná velká společnost nemohla fungovat – od kancelářských potřeb přes energie a nástroje až po investice, služby a správu areálu Aero Vodochody. „Moje oddělení nakupuje všechno, co neletí s letadlem,“ shrnuje s nadhledem David Oliva, který v Aeru působí od roku 2024 a pod jehož vedením ročně probíhají nákupy v hodnotě přibližně 1,2 miliardy korun.

Nepřímý nákup pracuje především s rozpočty jednotlivých oddělení a jeho hlavním cílem je transparentnost. „Výběr dodavatelů probíhá na základě otevřených výběrových řízení. Ačkoliv se nepohybujeme v prostředí leteckých certifikací, zásady zůstávají stejné – férovost, důslednost a dobrá komunikace,“ doplňuje Oliva.

Udržet dlouhodobý kurz

Zatímco operativa se stará o každodenní běh, strategický nákup nastavuje dlouhodobou vizi. Petr Šimůnek, který vede tento útvar od roku 2023, říká: „Na strategické úrovni je zásadní propojení technických znalostí, komunikace a schopnosti nastavit dlouhodobý směr. Naše práce už není jen o ceně, ale i o budování vztahů s dodavateli a koordinaci napříč firmou.“

Jeho tým zajišťuje dodávky materiálů a výkresových dílů – například hutní polotovary, elektrokomponenty nebo složitější sestavy obráběných dílů. Výběr dodavatelů probíhá podle přísných pravidel, do nichž spadají certifikace, audity i hodnocení výkonnosti. Zhruba 60 % dodavatelů pochází z České republiky. „Abyste udrželi standard, který zákazníci očekávají, musíte být při výběru u dodavatelů v letectví důslední,“ doplňuje Šimůnek, „v Aeru je výběr z velké části ve spolupráci s oddělením dodavatelské kvality. Každý dodavatel prochází technickým



↑ David Oliva, Petr Šimůnek, David Wolák a Roman Samek řídí čtyři útvary oddělení nákupu.

a kvalitativním auditem, v případě strategických partnerů i několikrát ročně pravidelným hodnocením výkonnosti.“

Když vypadne dodavatel, výroba se zpozdí

Specifickou oblast představuje vojenský nákup. Roman Samek, který v Aeru působí s přestávkou od roku 2007, jej dnes vede jako ředitel. „Vojenský nákup zajišťuje motory, vystřelovací sedačky, překryt a další přístroje a agregáty, které tvoří srdce letounu,“ vysvětluje.

Do jeho agendy patří i generální opravy letounů, kdy se demontované části rozesílají dodavatelům po celém světě. Zvláštností této oblasti je silný vliv exportních klasifikací a geopolitiky. „U vojenského materiálu musíme sledovat i to, odkud zboží pochází, stejně jako kdo

je finální zákazník,“ zdůrazňuje Samek, „protože je možné, že domovská země dodavatele zakazuje vývoz k danému konečnému uživateli.“

Objednávky v této oblasti se pohybují v řádech miliard korun ročně a jejich realizace se počítá na roky dopředu. „Důležité jsou pro nás dlouholeté vztahy, protože hledáme partnerství přibližně na 20 i 30 let – na tak dlouho, jak může být v provozu letadlo. Většina produktů je vyvinuta přímo na míru a daná část letadla je kolem něj často postavená. Takže když vám pak takový dodavatel vypadne, bývá náhrada velmi složitá,“ doplňuje.

Jeden celek, různé role

Operativní, nepřímý, strategický i vojenský nákup se od sebe liší zaměřením i agendou, přesto se navzájem doplňují. Společně tvoří základní pilíř dodavatelského řetězce Aera – od každodenního zajišťování výroby přes správu areálu a služeb až po dlouhodobé strategické vztahy s dodavateli. Bez jejich práce by žádné letadlo nevzniklo. ←

DROBNÉ KURIÓZITY

Oddělení nákupu běžně operují s produkty nezbytnými pro výrobu a samotný chod společnosti. Přesto se v jejich nákupkách občas objeví zajímavé kuriozity.

Jednou z nich může být například elektrický větráček, který posloužil jako provizorní řešení do kabiny pilota v prototypu, kde nefungovala klimatizace, občas se mezi nimi objeví suchý led nebo třeba potravinářský sud.

Jak však dodává Roman Samek: „Než se cokoliv dostane na nákup, předchází tomu poměrně sofistikovaný proces – rozhodně to není tak, že si tu ty věci nakupujeme podle chuti.“



Ženy v letectví rozzářily Aero

Dávno pryč jsou časy, kdy se na letectví pohlíželo jako na „mužský svět“. Dnes stojí u kormidla i ženy – a to v celé šíři profesí: od pilotek a inženýrek přes právníčky, personalistky a finanční analytičky až po vrcholné manažerky. Ať už v Aeru, nebo v dalších firmách – společně dokazují, že úspěch v letectví neurčuje pohlaví, ale talent, odbornost a odhodlání.

V Aeru je to krásně vidět – zatímco v roce 2021 u nás působilo 17 % žen, letos je to už 23 %. A to napříč všemi profesemi i úrovněmi. Spolek Ženy v letectví jsme měli tu čest hostit – téměř na den jeho prvních narozenin – ve čtvrtek 18. září 2025. Do Aera dorazily zástupkyně 15 leteckých firem a spolu s nimi i více než sedmdesát žen z českého leteckého průmyslu.

Prezident Aera Viktor Sotona připomněl, že za prvními leteckými průlomky nestáli jen slavní bratři Wrightové, ale i jejich sestra Katharine – skvělá vyjednávačka

a organizátorka, která jejich práci dokázala představit světu. I v letectví tedy platí: za velkými příběhy hledej ženu. Celé odpoledne bylo plné inspirativních diskuzí, zajímavých prezentací a nových kontaktů. Velký zájem vzbudila i prohlídka výroby letounu Skyfox, kdy se hosté podívali do samotného srdce naší výroby – od montáže agregátů až po přípravu letounů k prvnímu letu.

„Velice si pozvání do Aera vážíme a děkujeme za skvělou organizaci a nezapomenutelný zážitek,“ uvedla Marta Guthová, předsedkyně spolku.

↑ Spolek je inspirován mezinárodní organizací Women in Aviation International (WAI), která sdružuje přes 20 000 členek z celého světa.

Spolek Ženy v letectví

Ženy v letectví propojují, podporují a inspirují. Nabízejí mentoring, networking, exkurze i přednášky. Cílem je sdílet zkušenosti, posilovat roli žen napříč profesemi i generacemi a otevírat jim cestu k novým možnostem – v českém i světovém letectví. Členství je otevřené všem ženám, které mají k letectví blízko – ať stojí na začátku kariéry, nebo už dávno křížují oblohu. Stačí oslovit naši ambasadorku v Aeru a dozvíte se vše potřebné.

Naše spolupráce tím nekončí – Aero se stalo hlavním partnerem mezinárodní konference Mosty do budoucnosti, která se uskuteční v roce 2026 v Praze. Právě tam budou představeny nové mentoringové programy pro ženy, které chtějí prosadit své nápady nebo třeba zcela změnit svou profesní dráhu.

Jsmo hrdí, že můžeme být součástí této cesty. Protože ženy nejen že do letectví patří – ony mu dodávají sílu, energii a světlo. ←

Kvíz

Ženy mají v letectví své pevné místo, a to nejen jako konstruktérky nebo třeba vedoucí letového provozu. V našem kvízu se podíváme na slavné pilotky z historie.

1. Která navigátorka sovětské armády byla pověřena sestavením dobrovolnické ženské letky přezdívané Němci Noční čarodějnice?

- a) Galja Dokutovič
- b) Marina Michajlovna Raskovová
- c) Galina Burdina

2. Na jakém letadle podnikla Amelia Earhartová svůj první transatlantický let?

- a) Boeing P-26 Peashooter
- b) Lockheed Altair
- c) Lockheed Vega

3. Jak se jmenovala první česká pilotka, která se během první světové války opakovaně hlásila k letectvu a vždy byla odmítnuta s tím, že ve válce mohou bojovat jen muži?

- a) Božena Laglerová
- b) Kateřina Čermáková
- c) Anežka Šedivcová-Formánková

4. Jakou hodnost má česká vojenská pilotka Kateřina Hlavsová, která létá mimo jiné na gripenech?

- a) poručík
- b) kapitán
- c) major

Křížovka

<i>Aero</i>	SMĚR	ZARÍZENÍ EMITUJÍCÍ KOHERENTNÍ A MONOCHROMATICKÉ ELMAG. ZÁŘENÍ	ANGL. PŘEDLOŽKA	<i>Aero</i>	ANGL. HOMOSEXUÁL	CIBULOVITÁ ROSTLINA	DOMÁCKY EDUARD	ODMAŠTOVACÍ PŘÍPRAVEK	<i>Aero</i>	SVĚTOVÁ STRANA	STAROGERMÁNSKÁ LITERA	ÚDAJNĚ
PRKENNÝ STROP				TRVALE ZAMOKRENÁ, NEPROVZDUSNĚNÁ PÓDA					ŽACÍ NÁSTROJ			
CITOSLOVCE HRYZNUTI				VERDIHO OPERA SILNĚJŠÍ BAVLNĚNÁ TKANINA					ZKRATKA EVROPSKÉ MĚNY POLEDNÍ JÍDLO			
NÁZEV HLÁSKY S			NÁS DRAMATIK (1808–1856, JOSEF KAJETÁN) REHTAT				ROVEN ANGL. ASIE					
SOUČÁST NERVOVÉ SOUSTAVY					OSLÍ HÝKÁNÍ BIBLICKÁ POTRAVA			BEÁTA (DOMÁCKY) ROZMNOŽOVAT				<i>Aero</i>
TAJENKA											KÁT	VYDRZET
<i>Aero</i>	FR. JEDEN	DOMÁCKÝ ADOLF NEJDŘÍV				OBÝVATEL INDIE ZKR. DEKAGRAMU					INIC. HERCE SOBOTY NĚM. TY	
ESTONSKÝ SPISOVATEL				ATOL V SOUOSTROVÍ VĚLKÉ SUNDY DĚDINA						STUPEŇ CITLIVOSTI FILMŮ VZADU		
PŘEDLOŽKA			BATOH PROMLUVIT				SEČENÉ JIMÉNO KOMENSKÉHO					
<i>Aero</i>	SPOR ODDĚLENÍ PRÁCE A MEZD				BOHYNĚ ZEMĚ PULS						ZN. OSMIA	
SPRÁDAT						MATERIÁLNĚ-TECHNICKÉ ZÁSOB. (ZKR.) NÁZEV PÍSMENE CH					VÝPOČETNÍ TECHNIKA (ZKR.) NÁZEV PÍSMENE H	
ZKR. KOMISE PRO ATOMOVOU ENERGIÍ (ATOMIC ENERGY COMMISSION)				OZVĚNA				VÝRAZ POCHOPEŇÍ				
ŘÍMSKY 1501				PRUH				DAROVAT				GLEJ, LINT, NĚM. AEC RZÁT, TVÍD, MANA

Tajenka: Držíme směr

Sudoku

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

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

Cvičný letoun Albatros L-39C nad českou krajinou. Na rozdíl od svých sourozenců je verze C nevyzbrojená – na křídlech letounu je pouze dvojice závěsníků o nosnosti 125 kg. Možnost podvěšení výzbroje se zde primárně používala, aby si pilot ve výcviku osvojil základní návyky v používání zaměřovače a výzbroje obecně.

